Intitulé : MINISTERIËLE REGELING van 2 oktober 1995 nr. 4 ter uitvoering van de artikelen 10 en 20 van de Luchtvaartverordening (AB 1989 no. GT 58)

Citeertitel: Regeling luchtwaardigheid

Vindplaats : AB 1995 no. 71

Wijzigingen: AB 2000 no. 58

HOOFDSTUK I

ALGEMENE BEPALINGEN

Artikel 1

1. In deze regeling wordt verstaan onder:

het Verdrag	:	het op 7 december 1944 te Chicago gesloten Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart (Stb. H 165);
FAR	:	een door de luchtvaartautoriteit van de Verenigde Staten van Amerika uitgegeven verzameling voorschriften op luchtvaartgebied;
JAR	:	de door de Verenigde Europese luchtvaartautoriteiten uitgegeven verzameling voorschriften op luchtvaartgebied;
de Directeur	:	de Directeur van de Directie Luchtvaart;
proefvlucht	:	een vlucht waarbij de luchtwaardigheid van een luchtvaartuig wordt beoordeeld of bevestigd;
type—luchtvaartuig	:	een luchtvaartuig van een soort waarvoor in Aruba geen type—certificaat is afgegeven;
serie—luchtvaartuig	:	een luchtvaartuig van een soort waarvoor in Aruba een type—certificaat is afgegeven;
de Overeenkomst	:	de Multilaterale overeenkomst inzake bewijzen van luchtwaardigheid van ingevoerde luchtvaartuigen (Trb. 1961, 117);
certificatie	:	het wettelijk erkennen dat een product, orgaan of persoon voldoet aan de ter zake geldende voorschriften;
revisie	:	periodieke werkzaamheden om een luchtvaartuig in luchtwaardige toestand of een onderdeel daarvan in deugdelijke toestand te houden, waarbij het luchtvaartuig of het onderdeel geheel of nagenoeg geheel wordt gedemonteerd, met inbegrip van de daarbij verrichte herstellingen;
onderhoud	:	periodieke werkzaamheden, niet behorende tot revisie, om een luchtvaartuig in luchtwaardige toestand of een onderdeel daarvan in deugdelijke toestand te houden, met inbegrip van de daarbij verrichte kleine en eenvoudige herstellingen;
belangrijke herstellingen	:	werkzaamheden om een fout of gebrek aan een luchtvaartuig of een onderdeel daarvan te herstellen, die indien niet op de juiste wijze uitgevoerd, in een niet te verwaarlo-

	zen mate invloed kunnen hebben op de luchtwaardigheid van het luchtvaartuig of de deugdelijkheid van het onderdeel;
bewijs van goedkeuring:	document dat het bedrijf dient af te geven voor ieder af te leveren product, ten behoeve waarvan een erkenning is verleend;
breukstuk :	een onderdeel van een sleepkabel, dat bij een van te voren vastgestelde belasting bezwijkt, waardoor de verbinding tussen het sleepvliegtuig en de sleep wordt onderbroken;
erkend bedrijf :	bedrijf dan wel bedrijfsonderdeel dat door de Directeur is erkend met betrekking tot de werkzaamheden die in het bewijs van erkenning zijn genoemd;
ernstig gebrek :	een defect of gebrek of tekortkoming van zodanige aard, dat: - als gevolg hiervan de veilige uitvoering van de vlucht niet meer is gewaarborgd; - het ernstige verwonding of levensgevaar voor van een inzittende tot gevolg heeft gehad of had kunnen hebben;
kwaliteitsbeleid :	de doelstellingen, de wegen en middelen, alsmede de prioriteiten daarbinnen, die het bedrijf heeft gekozen teneinde eindproducten van een vooraf vastgestelde kwaliteit tot stand te kunnen brengen;
kwaliteitssysteem :	een stelsel van vastgestelde bedijfskundige procedures en regels, dat betrekking heeft op de voortbrenging van eindproducten en ten doel heeft te verzekeren dat deze producten aan de vooraf gestelde eisen voldoen;
verkeersvlucht :	een vlucht die vervoer door een vergunninghoudster ten doel heeft;
staat van ontwerp :	de staat, belast met het toezicht over de organisatie die verantwoordelijk is voor een type-luchtvaartuig;
lidstaat :	een lidstaat bij het Verdrag.

2. Waar bij of krachtens deze ministeriële regeling gebruik gemaakt wordt van Engelstalige begrippen, zullen dit zoveel mogelijk zijn begrippen waarvan de definitie is opgenomen in FAR—1 of JAR—1.

3. De geldende tekst van de in deze regeling genoemde FAR's en JAR's liggen voor een ieder gedurende de kantooruren ter inzage bij de Directie Luchtvaart.

Artikel 2

1. Indien het opstijgen van een buitenlands luchtvaartuig is belet of door of vanwege de Directeur wordt belet ten gevolge van een schade die van invloed is op de luchtwaardigheid, wordt het bevoegd gezag van het land waar het luchtvaartuig is ingeschreven, hiervan onmiddellijk in kennis gesteld onder vermelding van alle voor de beoordeling van de luchtwaardigheid nodige bijzonderheden met betrekking tot de schade. Dit gezag beslist, of, wanneer en onder welke voorwaarden het luchtvaartuig mag opstijgen.

2. Het eerste lid is niet van toepassing ten aanzien van een luchtvaartuig dat de nationaliteit voert van een land dat niet is aangesloten bij het Verdrag. In zodanig geval beslist de Directeur, of, wanneer en onder welke voorwaarden het luchtvaartuig mag opstijgen.

Artikel 3

1. Voor het uitvoeren van een proefvlucht is een vergunning van de Directeur vereist.
2. De Directeur kan aan een vergunning als bedoeld in het eerste lid, voorwaarden, voorschriften en beperkingen verbinden.

Artikel 4

De voorschriften, vermeld in de hoofdstukken II tot en met VI zijn van toepassing op in het luchtvaartregister van Aruba ingeschreven luchtvaartuigen, alsmede op de elders geregistreerde luchtvaartuigen die in gebruik zijn van een onderneming die in het bezit is van een vergunning als bedoeld in artikel 13 van de Luchtvaartverordening (AB 1989 no. GT 58).

HOOFDSTUK II

LUCHTWAARDIGHEID

TITEL I Type—certificaat

Artikel 5

Een type—luchtvaartuig wordt op een daartoe strekkende aanvraag tot certificatie onderworpen aan een keuring, waarbij wordt onderzocht, of luchtvaartuigen van die soort voldoen aan de in Aruba van toepassing zijnde luchtwaardigheidsvoorschriften.

Artikel 6

1. Door de Directeur wordt aan een aanvrager als bedoeld in artikel 5, een type-certificaat met een daarbij behorend typedefinitieblad afgegeven, indien te zijnen genoegen is aangetoond dat:
a. het luchtvaartuig voldoet aan de in Aruba van toepassing zijnde luchtwaardigheidseisen;
b. de luchtvaartuigen van de desbetreffende soort kunnen worden vervaardigd volgens methoden die een goede kwaliteit van het product waarborgen;
c. er meerdere exemplaren van de desbetreffende soort gebouwd zijn;
d. nimmer een luchtvaartuig van de desbetreffende soort in het luchtvaartuigregister is ingeschreven geweest.
2. Een type-certificaat heeft een onbeperkte geldigheidsduur, behoudens schorsing of intrekking.
3. De Directeur stelt het model van het type-certificaat vast.

Artikel 7

Voor zover bij internationale overeenkomst niet anders is bepaald, wordt een type-certificaat als bedoeld in artikel 6, eerste lid, dat in het buitenland door of vanwege het bevoegd gezag aldaar is afgegeven, in Aruba erkend, indien:
a. het buitenlandse type-certificaat geldig is en is afgegeven op grond van eisen die naar het oordeel van de Directeur ten minste gelijkwaardig zijn aan de in Aruba voor luchtvaartuigen van eenzelfde soort van toepassing zijnde luchtwaardigheidsvoorschriften;
b. de luchtvaartuigen van het desbetreffende soort naar het oordeel van de Directeur kunnen worden vervaardigd volgens methoden die een goede kwaliteit van het product waarborgen.

Artikel 7a

Indien een type-luchtvaartuig voor het eerst in Aruba wordt geregistreerd, wordt de staat van ontwerp daarvan door de Directeur in kennis gesteld.

Artikel 8

1. De houder van een type-certificaat draagt er zorg voor dat:
a. bekende of vermoede gebreken van een luchtvaartuig van dezelfde soort, die van invloed zijn op de luchtwaardigheid, worden gemeld aan de Directeur;
b. zo spoedig mogelijk aan de Directeur worden gezonden de wijzigingen van en de aanvullingen op de gegevens die hij bij zijn aanvrage tot afgifte van een type-certificaat heeft ingediend;
c. zo spoedig mogelijk aan de Directeur en aan de eigenaren of houders van luchtvaartuigen van de desbetreffende soort informatie wordt gezonden inzake de aanbevolen wijzigingen, de aanvullende wijzigingen voor het onderhoud, de revisie en de herstelling van die luchtvaartuigen.

De Directeur kan ten aanzien van de wijze van melding van de in de onderdelen a tot en met c bedoelde gevallen nadere voorschriften geven.

2. De houder van een type-certificaat dat is afgegeven ingevolge artikel 7, zendt de in het eerste lid bedoelde gegevens aan de Directeur door tussenkomst van het bevoegde gezag van het land dat dat type-certificaat heeft afgegeven.

Artikel 9

1. In geval van verdere technische ontwikkeling of een wijziging van een type-luchtvaartuig wordt het type-certificaat of het bijbehorende type-definitieblad aangevuld, nadat ten genoegen van de Directeur is aangetoond dat:
a. niet van een nieuw ontwerp of van een op de hoofdpunten gewijzigd ontwerp sprake is en
b. het aldus ontwikkelde, dan wel gewijzigde luchtvaartuig voldoet aan de voor het type van toepassing zijnde luchtwaardigheidsvoorschriften.

2. In geval van wijziging van de gegevens, behorende bij het type-certificaat, dan wel indien is gebleken dat vorenbedoelde gegevens niet met de werkelijkheid overeenkomen, worden deze gegevens dienovereenkomstig gewijzigd.

Artikel 10

1. De houder van een krachtens de Regeling luchtvaartsancties (AB 1995 no. 66) geschorst type-certificaat zendt het in zijn bezit zijnde exemplaar van dat certificaat en het bijbehorende type-definitieblad na ontvangst van de kennisgeving tot schorsing onverwijld aan de Directeur.

2. De schorsing wordt opgeheven, indien de omstandigheden die tot schorsing hebben geleid, zich niet meer voordoen. Alsdan worden het type-certificaat en het type-definitieblad terstond aan de betrokkene teruggezonden.

Artikel 11

De houder van een krachtens de Regeling luchtvaartsancties ingetrokken type-certificaat zendt het in zijn bezit zijnde exemplaar van dat certificaat en het bijbehorende type-definitieblad na ontvangst

van de kennisgeving tot intrekking onverwijld aan de Directeur.

Artikel 12

1. Een type-certificaat of het type—definitieblad kan door de Directeur worden vernieuwd, indien het is vermist, vernietigd, verloren, of onleesbaar, beschadigd of anderszins onbruikbaar is geworden.
2. Indien een document als bedoeld in het eerste lid, wegens vermissing of verlies is vernieuwd en het oorspronkelijke exemplaar wordt teruggevonden, zendt de houder het oorspronkelijke exemplaar zo spoedig mogelijk aan de Directeur.
3. Indien een document als bedoeld in het eerste lid, anders dan wegens vermissing, vernietiging of verlies is vernieuwd, zendt de houder het oorspronkelijke document binnen een week na de datum van verzending van het nieuwe exemplaar aan de Directeur.

TITEL II Bewijzen van luchtwaardigheid

Afdeling 1. Afgifte

Artikel 13

1. Een bewijs van luchtwaardigheid voor een Arubaans luchtvaartuig wordt op verzoek van derzelver eigenaar of houder afgegeven, nadat ten genoegen van de Directeur is aangetoond dat het luchtvaartuig luchtwaardig is.
2. Het model van een bewijs van luchtwaardigheid is opgenomen op de bij deze regeling behorende bijlage A; het wordt afgegeven op papier dat over de volle breedte voorzien is van een afbeelding van het wapen van de Directie Luchtvaart.
3. Een bewijs van luchtwaardigheid is geldig voor een periode van één jaar na de datum van afgifte, tenzij het bewijs een andere periode vermeld.
4. Een bewijs van overeenstemming, waarvan het model is opgenomen in bijlage L, wordt afgegeven ten behoeve van een niet in Aruba geregistreerd luchtvaartuig waaraan een vergunning is verleend als bedoeld in artikel 13 van de Luchtvaartverordening, nadat ten genoege van de Directeur is aangetoond dat het luchtvaartuig luchtwaardig is. Het derde lid is van overeenkomstige toepassing.
5. Bij de uitschrijving van een in Aruba geregistreerd luchtvaartuig wordt op verzoek van de eigenaar of houder een exportbewijs van luchtwaardigheid, waarvan het model is opgenomen in bijlage M, afgegeven, nadat ten genoege van de Directeur is aangetoond dat het luchtvaartuig luchtwaardig is.

Artikel 14

1. Een aanvraag voor afgifte van een bewijs van luchtwaardigheid wordt ingediend bij de Directie Luchtvaart door middel van een volledig ingevuld en ondertekend formulier, waarvan exemplaren aldaar kosteloos verkrijgbaar zijn.
2. Bij een aanvraag als bedoeld in het eerste lid worden bijgevoegd:
a. indien van toepassing, het voor het luchtvaartuig door het bevoegde gezag van een ander land afgegeven bewijs van luchtwaardigheid voor export;
b. een verklaring waaruit blijkt, aan welke luchtwaardigheidsvoorschriften het luchtvaartuig voldoet;
c. een door de fabrikant, en zo mogelijk een door het bevoegde gezag, uitgegeven type-specificatie, die de belangrijkste gegevens bevat

omtrent de eigenschappen, afmetingen, gewichten en voorgeschreven uitrustingsstukken;

d. de nauwkeurige omschrijving van de eventuele afwijkingen ten opzichte van het oorspronkelijke type-luchtvaartuig;

e. een rapport van de weging en zwaartepuntsbepaling, bevattende een gespecificeerde omschrijving van alle verwisselbare onderdelen en uitrustingsstukken, die bij die weging in het luchtvaartuig aanwezig waren;

f. indien mogelijk, een door het bevoegde gezag van een ander land goedgekeurd handboek als bedoeld in artikel 15, tweede lid, dat de voor een veilig gebruik noodzakelijke aanwijzingen bevat;

g. een door de fabrikant uitgegeven onderhoudshandboek, dat ten minste moet bevatten:

   1°. de beschrijving van het luchtvaartuig;

   2°. de aanwijzingen voor het hanteren van het luchtvaartuig op de grond;

   3°. de aanwijzingen voor montage, demontage en samenvoeging van de verschillende delen van het luchtvaartuig;

   4°. de beschrijvingen van de voortstuwingsinrichting, luchtschroeven en installaties;

   5°. de aanwijzingen voor onderhoud en revisie en de hiermee verband houdende inspecties en inspectietijden;

h. een lijst aan de hand waarvan de verschillende onderdelen van het luchtvaartuig, de voortstuwingsinrichtingen en de installaties besteld kunnen worden;

i. indien het een gebruikt luchtvaartuig betreft, het journaal, alsmede de technische administratie of daarmede overeengekomende documenten van het luchtvaartuig en van de onderdelen die het bevat;

j. de gegevens die krachtens een internationale overeenkomst inzake wederzijdse gelijkstelling van bewijzen van luchtwaardigheid die op de aanvraag betrekking heeft, moeten worden ingediend;

k. de aanvullende gegevens die door de Directeur worden verlangd.

3. Indien de aanvrager niet kan voldoen aan het voorschrift, bedoeld in onderdeel d van het tweede lid, dient hij gegevens in aan de hand waarvan de bedoelde afwijkingen zullen kunnen worden vastgesteld. Indien de aanvrager niet kan voldoen aan het voorschrift, bedoeld in onderdeel j van het tweede lid, stelt hij de door de Directeur gevraagde gegevens, boeken en andere bescheiden ter beschikking.

4. Wat betreft een serie-luchtvaartuig, kan met betrekking tot de in het tweede lid bedoelde gegevens worden volstaan met een verwijzing naar de gegevens die met betrekking tot luchtvaartuigen van dezelfde soort zijn ingediend, voor zover deze voor dat serie-luchtvaartuig van toepassing zijn.

5. De te verstrekken gegevens moeten op een zodanig tijdstip worden ingediend, dat de beoordeling van de luchtwaardigheid van het luchtvaartuig en het onderzoek naar de juistheid van de ingediende gegevens tijdig kan geschieden.

6. Ingeval de in onderdelen g en h van het tweede lid bedoelde gegevens geheel of gedeeltelijk zijn opgeslagen in een informatiesysteem, kan door de Directeur worden toegestaan dat deze systemen bij de aanvraag worden ingediend, mits de aanvrager de ten behoeve van het gebruik van deze systemen benodigde apparatuur desgevraagd aan de Directie Luchtvaart verstrekt en in bruikbare staat houdt.

Artikel 15

1. Indien is gebleken dat gegevens, vermeld op het bewijs van luchtwaardigheid, niet met de werkelijkheid overeenkomen, wordt een bewijs met de juiste gegevens aan de eigenaar of houder gezonden.

2. De eigenaar of houder zendt het eerder door hem ontvangen bewijs uiterlijk de achtste dag na de datum van verzending van het in het eerste lid bedoelde gewijzigde exemplaar aan de Directie Luchtvaart terug.

Afdeling 2. Toetsing van luchtwaardigheid

§ 1. Inleidende bepalingen

Artikel 16

1. Al naar gelang de voorschriften waaraan luchtvaartuigen moeten voldoen, worden zij ingedeeld in categorieën.
2. Een luchtvaartuig kan in meer dan één categorie zijn ingedeeld, met dien verstande dat een luchtvaartuig, ingedeeld in de categorie S, niet in een andere categorie kan zijn ingedeeld.
3. De categorieën die op bewijzen van luchtwaardigheid worden vermeld, zijn:

a. wat betreft vleugelvliegtuigen:
   - voor grote verkeersvliegtuigen: T;
   - voor overige vliegtuigen: N;
   - voor bedrijfsvliegtuigen: U;
   - voor stuntvliegtuigen: A;
   - voor commutervliegtuigen: C;

b. wat betreft hefschroefvliegtuigen:
   - voor meermotorige verkeersvliegtuigen: A;
   - voor één of meermotorige verkeersvliegtuigen: B;
   - voor andere vliegtuigen: N;

c. wat betreft luchtvaartuigen ten aanzien waarvan voor het gebruik of de bouwwijze bijzondere aanvullende gebruiksbeperkingen en aanwijzingen van toepassing zijn: R;

d. wat betreft luchtvaartuigen ten aanzien waarvan, voorafgaande aan de afgifte van een bewijs van luchtwaardigheid in een onder a of b genoemde categorie, een onderzoek naar de luchtwaardigheid wordt verricht: S.

Artikel 17

1. De op het bewijs van luchtwaardigheid vermelde categorieën bepalen het gebruik dat van het luchtvaartuig mag worden gemaakt.
2. In een bij het desbetreffende luchtvaartuig behorend handboek wordt het gebruik nader bepaald, met dien verstande dat:

a. voor verkeersvluchten slechts worden toegelaten de vleugelvliegtuigen, ingedeeld in de categorie T, de hefschroefvliegtuigen, ingedeeld in de categorieën A of B, alsmede vleugelvliegtuigen en hefschroefvliegtuigen, voor zover deze zijn ingedeeld in de categorie N, en deze voldoen aan de in de paragrafen 2 en 3 opgenomen voorschriften;

b. voor vliegtuigen, uitgerust met apparatuur voor vluchten met bijzondere doeleinden, de luchtvaartuigen worden ingedeeld in de categorie R, en zij moeten voldoen aan de in paragrafen 2 en 3 opgenomen voorschriften;

c. ten aanzien van een luchtvaartuig, ingedeeld in de categorie S, het gebruik in het bijzonder zal worden beperkt, al naar gelang de voorschriften waaraan het luchtvaartuig voldoet;

d. het gebruik kan worden beperkt, indien de veiligheid dit noodzakelijk maakt.

3. In het handboek, bedoeld in het tweede lid, worden de gebruiksbeperkingen en gebruiksgrenzen vermeld.

4. Het handboek, bedoeld in het tweede lid, bevindt zich te allen tijde aan boord van het luchtvaartuig.

§ 2. Algemene voorschriften

Artikel 18

1. Luchtvaartuigen die zijn ontworpen, gebouwd, beproefd en uitgerust in de Verenigde Staten van Amerika, en worden geïmporteerd uit dat land in het kader van de Overeenkomst inzake de afgifte van bewijzen van luchtwaardigheid (Trb. 1974, 60), moeten:
a. zijn ontworpen, gebouwd, beproefd en uitgerust overeenkomstig de van toepassing zijnde regelgeving in de Verenigde Staten van Amerika;
b. voldoen aan alle bijzondere voorschriften die op de datum van aanvraag voor het Arubaanse bewijs van luchtwaardigheid van toepassing zijn, voor zover die voorschriften ter kennis zijn gebracht van de Verenigde Staten van Amerika;
c. zijn voorzien van een door de luchtvaartautoriteit van de Verenigde Staten van Amerika afgegeven bewijs van luchtwaardigheid voor export.

2. Ten aanzien van luchtvaartuigen die zijn ontworpen, gebouwd, beproefd en uitgerust in het gebied van een Staat als bedoeld in de Overeenkomst, en die in het kader van die overeenkomst worden geïmporteerd, moet worden aangetoond dat zij:
a. zijn ontworpen, gebouwd, beproefd en uitgerust overeenkomstig de van toepassing zijnde regelingen van het desbetreffende land;
b. voldoen aan de voorschriften die zijn vastgesteld ingevolge het Verdrag;
c. voldoen aan de voorschriften inzake de vluchtuitvoering;
d. voldoen aan alle overige bijzondere voorwaarden die op de datum van aanvraag voor een Arubaanse bewijs van luchtwaardigheid van een door een ander land afgegeven bewijs van toepassing zijn, voor zover die voorschriften ter kennis zijn gebracht van het andere land;
e. zijn voorzien van een door het exporterende land afgegeven bewijs van luchtwaardigheid, dat niet eerder is afgegeven dan zestig dagen, onmiddellijk voorafgaand aan de datum van aanvraag voor afgifte van een Arubaans bewijs van luchtwaardigheid.

Artikel 19

Voor luchtvaartuigen die zijn ontworpen, gebouwd, beproefd en uitgerust in een land waarmee namens Aruba geen overeenkomst is gesloten inzake wederzijdse erkenning van bewijzen van luchtwaardigheid, en die uit dat land worden geïmporteerd:
a. wordt, indien het gaat om een type-luchtvaartuig aangetoond dat deze luchtvaartuigen, alsmede onderdelen en uitrustingsstukken daarvan, voldoen aan de in paragraaf 3 opgenomen voorschriften, zoals die luiden op de datum van aanvraag om afgifte van een Arubaans bewijs van luchtwaardigheid, waarbij de Directeur kan bepalen dat bij de beoordeling van het luchtvaartuig, het onderdeel of de uitrusting en de behandeling van de aanvraag voor een bewijs van luchtwaardigheid gelijkstelling geheel of gedeeltelijk zal plaatsvinden overeenkomstig artikel 18;
b. voldoet, indien het gaat om een serie-luchtvaartuig waarvan ten minste één exemplaar een geldig Arubaans bewijs van luchtwaardigheid heeft, dat exemplaar aan de in Aruba van toepassing zijnde voorschriften die voor het type-luchtvaartuig van toepassing waren;
c. voldoet, indien het gaat om een serie-luchtvaartuig waarvan geen enkel exemplaar een geldig Arubaans bewijs van luchtwaardigheid

heeft, dat luchtvaartuig aan de in Aruba van toepassing zijnde voorschriften, zoals die luiden op de datum van aanvraag voor de afgifte van het Arubaans bewijs van luchtwaardigheid, met dien verstande dat door de Directeur nadere voorschriften kunnen worden gesteld of afwijkingen kunnen worden toegestaan.

Artikel 20

1. Op in de Verenigde Staten van Amerika vervaardigde luchtvaartuigen die uit een ander land worden geïmporteerd, is voor de afgifte van een Arubaans bewijs van luchtwaardigheid artikel 18, tweede lid, onderdelen a, b en c, van toepassing. Bij de aanvrage om afgifte worden de volgende gegevens overgelegd:

a. het destijds afgegeven Amerikaanse bewijs van luchtwaardigheid voor export;
b. een bewijs van luchtwaardigheid dat is verstrekt door het land waaruit het vliegtuig wordt geïmporteerd, welk bewijs niet ouder is dan zestig dagen voor de datum van de aanvraag voor afgifte van een Arubaans bewijs van luchtwaardigheid.

2. Op luchtvaartuigen die zijn vervaardigd in een Staat als bedoeld in de Overeenkomst, en die uit een ander land worden geïmporteerd, is voor de afgifte van een Arubaans bewijs van luchtwaardigheid artikel 14, tweede lid, van toepassing. Onverminderd de voor elders vervaardigde luchtvaartuigen in te dienen gegevens, worden bij de aanvrage om afgifte gevoegd:

a. het destijds door het land waarin het luchtvaartuig is vervaardigd, afgegeven bewijs van luchtwaardigheid voor export;
b. een bewijs van luchtwaardigheid, afgegeven door het land waaruit het luchtvaartuig wordt geïmporteerd, welk bewijs niet ouder is dan zestig dagen voor de datum van de aanvraag voor afgifte van het Arubaans bewijs van luchtwaardigheid.

3. Op luchtvaartuigen die zijn vervaardigd in een land waarmee namens Aruba geen overeenkomst inzake wederzijdse erkenning van bewijzen van luchtwaardigheid is gesloten, en die uit een ander land worden geïmporteerd, is voor afgifte van een Arubaans bewijs van luchtwaardigheid artikel 19 van toepassing. Bij de aanvrage om afgifte worden gevoegd:

a. gegevens, verstrekt door het land waarin het luchtvaartuig is vervaardigd, waaruit blijkt dat het ten minste voldoet aan de in artikel 19 bedoelde voorschriften;
b. een bewijs van luchtwaardigheid dat is verstrekt door het land waaruit het luchtvaartuig wordt geïmporteerd, welk bewijs niet ouder is dan zestig dagen voor de datum van de aanvraag.

4. Ten aanzien van serie-luchtvaartuigen als bedoeld in het eerste, tweede en derde lid, worden de ter zake toepasselijke bijzondere aanwijzingen van de Directeur opgevolgd.

Artikel 21

1. In bijzondere gevallen kan de Directeur toestaan dat voor de beoordeling van de luchtwaardigheid van een luchtvaartuig andere dan de in voorgaande artikelen bedoelde luchtwaardigheidsvoorschriften van toepassing zijn, mits hiermede een gelijkwaardig luchtwaardigheidsniveau wordt bereikt.

2. Indien het luchtvaartuig, het onderdeel of de uitrusting van zodanige constructie is of zodanige eigenschappen heeft, dat naar het oordeel van de Directeur de bestaande voorschriften geen voldoende waarborg voor de veiligheid bieden, kan hij ter zake nadere voorschriften geven.

Artikel 22

1. Op een wijziging van een luchtvaartuig zijn de voorschriften van toepassing die op het type-luchtvaartuig van toepassing zijn, met dien verstande dat ten aanzien van de wijziging nadere voorschriften kunnen worden gegeven door de Directeur, indien die voorschriften afwijken van de voorschriften die van kracht zijn op de datum waarop de aanvraag voor goedkeuring van de wijziging is ingediend.

2. Op een wijziging van een in artikel 16, derde lid, bedoeld vleugelvliegtuig van de categorie T, als gevolg waarvan het aantal zitplaatsen voor passagiers wordt uitgebreid boven het aantal waarvoor het type-vliegtuig werd goedgekeurd, is paragraaf 25.2, onderdelen a tot en met d, van FAR—23 van toepassing.

3. Indien op het tijdstip van de aanvraag voor de afgifte van een Arubaans bewijs van luchtwaardigheid geen geluidsvoorschriften van toepassing waren, mag het luchtvaartuig na de wijziging daarvan niet méér geluid produceren dan voor de wijziging.

Artikel 23

Op onderdelen en uitrustingsstukken van luchtvaartuigen zijn, voor zover door de Directeur niet anders is bepaald, de voorschriften van toepassing die op het type-luchtvaartuig van toepassing zijn.

§ 3. Bijzondere voorschriften

Artikel 24

1. Bij de aanvraag tot certificatie voor type-luchtvaartuigen wordt, voor het verkrijgen van een bewijs van luchtwaardigheid in de categorie T, bedoeld in artikel 16, derde lid, onderdeel a, naar keuze van de aanvrager, gekeurd volgens:
a. de in FAR—25 opgenomen voorschriften voor vleugelvliegtuigen met de in bijlage B opgenomen afwijkingen daarvan en aanvullingen daarop, of
b. de in JAR—25 opgenomen voorschriften.

2. Bij de aanvraag tot certificatie voor type-luchtvaartuigen wordt, voor een bewijs van luchtwaardigheid in de in artikel 16, derde lid, onderdeel a, bedoelde categorie N, U, A of C naar keuze van de aanvrager, gekeurd volgens:
a. de in FAR—23 opgenomen voorschriften voor vleugelvliegtuigen met de in bijlage C opgenomen afwijkingen daarvan en aanvullingen daarop, of
b. de in JAR—23 opgenomen voorschriften.

3. Type-vleugelvliegtuigen die voldoen aan de voorschriften van JAR—VLA, worden beoordeeld voor een bewijs van luchtwaardigheid in de in artikel 16 bedoelde categorie L.

4. Type-vleugelvliegtuigen die voldoen aan de voorschriften van JAR—AWO, worden beoordeeld voor een bewijs van luchtwaardigheid voor vluchtuitvoering onder slecht-zichtomstandigheden.

5. Bij de aanvraag tot certificatie voor type-hefschroefvliegtuigen wordt, voor een bewijs van luchtwaardigheid in de in artikel 16, derde lid, onderdeel b, bedoelde categorie A of B, naar keuze van de aanvrager, gekeurd volgens:
a. de in FAR-29 opgenomen voorschriften voor vleugelvliegtuigen met de in bijlage D opgenomen afwijkingen daarvan en aanvullingen daarop, of
b. de in JAR-29 opgenomen voorschriften.

6. Bij de aanvraag tot certificatie voor type-hefschroefvlieg-

tuigen wordt, voor een bewijs van luchtwaardigheid in de in artikel 16, bedoelde categorie N, naar keuze van de aanvrager, gekeurd volgens:
a. de in FAR-27 opgenomen voorschriften voor vleugelvliegtuigen en de in bijlage E opgenomen afwijkingen daarvan en aanvullingen daarop, of
b. de in JAR-27 opgenomen voorschriften.

7. Voor straalvoortstuwingsinrichtingen gelden de in JAR-E opgenomen voorschriften.

8. Voor hulpaggregaten gelden de in JAR-APU opgenomen voorschriften.

9. Voor luchtschroeven gelden de in JAR-P opgenomen voorschriften.

10. Voor uitrustingsstukken gelden de in bijlage F opgenomen voorschriften.

Artikel 25

Luchtvaartuigen die worden gebruikt voor verkeersvluchten, en die voldoen aan de voorschriften, bedoeld in artikel 24, tweede, derde en zesde lid, en aan de voor die luchtvaartuigen in bijlage G bij deze regeling opgenomen aanvullende voorschriften, worden beoordeeld voor een bewijs van luchtwaardigheid in de in artikel 16, derde lid, onderdeel b, bedoelde categorie N.

Artikel 26

1. Voor vleugelvliegtuigen die worden gebruikt voor het slepen van voorwerpen, gelden behalve de voorschriften, bedoeld in artikel 23, de als bijlage H bij deze regeling opgenomen voorschriften voor sleepvliegtuigen.

2. Onverminderd artikel 23, gelden voor vleugelvliegtuigen die worden gebruikt voor het valschermspringen, de door de Directeur gegeven nadere voorschriften.

Artikel 27

1. De Directeur stelt vast, welke wijzigingen op de in de bijlagen vermelde buitenlandse of internationale voorschriften niet zullen worden toegepast. De wijzigingen die niet zullen worden toegepast, worden gepubliceerd in de Landscourant van Aruba.

2. Waar in een FAR of JAR de luchtvaartautoriteit van de Verenigde Staten van Amerika gemachtigd wordt, respectievelijk de Verenigde Europese luchtvaartautoriteiten gemachtigd worden aanvullende technische voorschriften vast te stellen, geschiedt dit voor Arubaanse luchtvaartuigen door de Directeur.

Artikel 28

1. Iedere eigenaar of houder van een luchtvaartuig voldoet aan de in het land dat verantwoordelijk is voor het typecertificaat van dat luchtvaartuig, gegeven aanwijzingen tot behoud of herstel van de luchtwaardigheid en deugdelijkheid, indien dit op grond van verschijnselen die zich bij het gebruik van luchtvaartuigen, of middelen te gebruiken bij de opstijging en landing van luchtvaartuigen, hier te lande of elders hebben voorgedaan, in het belang van de veiligheid of van de bestrijding van geluidhinder noodzakelijk wordt geacht. In Aruba geeft de Directeur deze aanwijzingen. De Directeur kan tevens nadere aanwijzingen geven als bedoeld in de eerste volzin.

2. Een luchtvaartuig verkeert niet in luchtwaardige toestand, in-

dien:
a. het niet is onderhouden in overeenstemming met de bij of krachtens deze regeling gegeven voorschriften en aanwijzingen met betrekking tot onderhoud, revisie en belangrijke herstellingen;
b. het een zodanig ernstig gebrek vertoont, dat een reparatie als bedoeld in JAR-145, nodig is, respectievelijk belangrijke herstellingen noodzakelijk zijn;
c. de uitvoering van een wijziging van het luchtvaartuig, als bedoeld in 55, eerste lid, niet is goedgekeurd;
d. de op het luchtvaartuig betrekking hebbende gebruiksbeperkingen niet zijn nageleefd;
e. de aanwijzingen, gegeven door de Directeur ten aanzien van het behoud of herstel van de luchtwaardigheid, niet zijn nagekomen;

het luchtvaartuig niet aan de certificatie-eisen of nadere aanwijzingen van de Directeur tot behoud van de luchtwaardigheid voldoet.

3. Het is de eigenaar of houder van een luchtvaartuig verboden dat luchtvaartuig te vliegen of te doen vliegen, zonder dat een voor dat luchtvaartuig afgegeven geldig bewijs van luchtwaardigheid aan boord aanwezig is of zonder dat het luchtvaartuig in een luchtwaardige toestand verkeert.

4. De Directeur kan een buitenlands luchtvaartuig op Arubaans grondgebied of een Arubaans luchtvaartuig een vliegverbod opleggen, indien dit luchtvaartuig naar het oordeel van de Directeur niet in een luchtwaardige toestand verkeert of het vermoeden bestaat dat het luchtvaartuig niet op een veilige wijze gevlogen wordt.

Afdeling 3. Administratieve voorschriften

Artikel 29

De eigenaar of houder van een luchtvaartuig zal tijdens de geldigheidsduur van het voor dat luchtvaartuig afgegeven bewijs van luchtwaardigheid:
a. op een door de Directeur gedaan verzoek het luchtvaartuig voor een onderzoek naar de luchtwaardigheid ter beschikking stellen op een nader te bepalen tijdstip en plaats, waarbij deze zoveel mogelijk rekening houdt met de belangen van de eigenaar of houder;
b. ervoor zorg dragen dat bekende en vermoede gebreken van het luchtvaartuig, alsmede defecten en beschadigingen die optreden of ontdekt zijn in installaties of onderdelen van het luchtvaartuig, en de luchtwaardigheid nadelig beïnvloeden, worden gemeld aan de Directeur;
c. zo spoedig mogelijk aan de Directeur melding maken van eventueel verlies van het bewijs van luchtwaardigheid;
d. een technische administratie voeren ten aanzien van het luchtvaartuig en van de door of vanwege de Directeur te bepalen onderdelen daarvan;
e. ervoor zorg dragen dat zo spoedig mogelijk aan de Directeur worden gezonden de wijzigingen van en de aanvullingen op de gegevens die ingevolge de artikelen 14, tweede en derde lid, en 39, eerste lid, zijn ingediend;
f. ervoor zorg dragen dat zo spoedig mogelijk aan de Directeur worden gezonden de met betrekking tot het luchtvaartuig en de voortstuwingsinrichting door de fabrikanten aanbevolen wijzigingen en de door hen verstrekte aanvullende aanwijzingen voor het onderhoud, de revisie en de herstelling;
g. jaarlijks in januari een opgave verstrekken aan de Directeur inzake het aantal vlieguren, dat in de daaraan voorafgaande periode van twaalf maanden werd gemaakt met ieder op zijn naam in het Arubaanse luchtvaartuigregister ingeschreven luchtvaartuig.

Artikel 30

De technische administratie van luchtvaartuigen omvat ten minste aantekeningen ten aanzien van de navolgende onderdelen:
a. voortstuwingsinrichtingen;
b. luchtschroeven;
c. onderdelen die na revisie of herstelling in het algemeen niet in hetzelfde luchtvaartuig zullen worden gemonteerd, voor zover de in artikel 31, derde lid, genoemde gegevens noodzakelijk zijn om na montage van het onderdeel in het luchtvaartuig het tijdstip te bepalen, waarop het onderdeel moet worden geïnspecteerd, gereviseerd of in verband met de beperkte levensduur buiten gebruik moet worden gesteld.

Artikel 31

1. De technische administratie van luchtvaartuigen en van onderdelen daarvan wordt gevoerd op aanwijzingen van de Directeur in daartoe bestemde boeken of op daarvoor bestemde formulieren.

2. In de technische administratie van een luchtvaartuig worden de onderhoudsverklaringen, alsmede de aantekeningen en verslagen, betreffende de aan het luchtvaartuig verrichte werkzaamheden, opgenomen en wordt, met vermelding van de data, ten minste aantekening gehouden van:
a. het aantal vlieguren, met dien verstande dat hieruit blijkt, hoe lang het luchtvaartuig heeft gevlogen sinds de bouw en sinds het laatste onderhoud;
b. de technische storingen, de opgelopen schade en de proefvluchten;
c. het onderhoud, de revisies, de herstellingen en de wijzigingen die het luchtvaartuig heeft ondergaan.

3. In de technische administratie van de onderdelen van luchtvaartuigen worden de aantekeningen en verslagen, betreffende de aan het onderdeel verrichte werkzaamheden, opgenomen en wordt, met vermelding van de data, ten minste aantekening gehouden van:
a. de inschrijvingskenmerken van het luchtvaartuig waarin het onderdeel is ingebouwd of ingebouwd is geweest;
b. het aantal bedrijfsuren, met dien verstande dat hieruit blijkt, hoelang het onderdeel in bedrijf is geweest sinds de vervaardiging en sinds het laatste onderhoud;
c. het onderhoud, de revisies, de herstellingen en de wijzigingen die het onderdeel heeft ondergaan;
d. de technische storingen en de opgelopen schade.

4. De aantekeningen moeten met een moeilijk uitwisbaar schrijfmiddel worden aangebracht in de Engelse of Nederlandse taal en mogen niet worden uitgewist, verwijderd of onleesbaar gemaakt. De aantekeningen moeten worden gedateerd en volledig, duidelijk leesbaar en begrijpelijk zijn.

5. De aantekeningen en de daarop betrekking hebbende bescheiden worden, tenzij de Directeur een kortere termijn heeft vastgesteld, gedurende de hieronder aangegeven termijnen bewaard:
a. met betrekking tot onderhoud: twee jaar;
b. met betrekking tot revisies: zo lang dat de aantekeningen van de voorlaatste en de laatste revisie beschikbaar zijn;
c. met betrekking tot wijzigingen en belangrijke herstellingen: tot één jaar is verstreken, nadat het luchtvaartuig in het luchtvaartuigregister is doorgehaald;
d. met betrekking tot onderdelen met beperkte levensduur: totdat één jaar is verstreken na de vervanging van het betreffende onderdeel.

6. De in het vijfde lid, onderdelen a, b en d, gestelde verplichtingen blijven van kracht tot één jaar na de datum waarop het lucht-

vaartuig in het luchtvaartuigregister is doorgehaald.

7. Op de boeken, formulieren en andere bescheiden moeten ten minste de benaming, de typeaanduiding, het serienummer en de naam van de fabrikant van het luchtvaartuig of het onderdeel worden vermeld.

8. Volgboeken en volgkaarten, die ter voortzetting van de reeks aantekeningen worden gebruikt, zijn voorzien van een volgnummer; de bladzijden van de boeken zijn doorlopend genummerd.

Artikel 32

De eigenaar of houder van een luchtvaartuig zal bij een onderzoek naar de luchtwaardigheid daarvan:

a. voldoende deskundig personeel beschikbaar stellen om de nodige bijstand te verlenen, alsmede de nodige hulpmiddelen, in het bijzonder voor het onderzoek van de installaties;
b ervoor zorg dragen dat het luchtvaartuig goed is gereinigd, en dat, indien zulks voor het onderzoek door de Directeur noodzakelijk wordt geacht, alle wegneembare bekappingen, beplatingen en inspectieluiken zijn verwijderd of geopend, en het luchtvaartuig, zo nodig, verder wordt uiteengenomen;
c. ervoor zorg dragen dat de proeven en proefvluchten die door of vanwege de Directeur noodzakelijk worden geacht, worden uitgevoerd;
d. op verzoek van de Directeur ervoor zorg dragen dat:
   1°. het gewicht en het zwaartepunt van het luchtvaartuig worden bepaald;
   2°. de technische administratie, bedoeld in artikel 31, onderdeel d, en de hierop betrekking hebbende bescheiden worden overgelegd.

Afdeling 3. Melding van ernstige gebreken

Artikel 33

Deze afdeling is uitsluitend van toepassing op de eigenaar of houder van luchtvaartuigen die ingeschreven staan in het luchtvaartuigregister van Aruba of gebruikt worden door een in Aruba gevestigde vergunninghoudster, aan wie een vergunning is afgegeven conform artikel 13 van de Luchtvaartverordening.

Artikel 34

1. De eigenaar of houder meldt gebeurtenissen die van invloed zijn op de luchtwaardigheid van een luchtvaartuig en de daarmede verband houdende waargenomen ernstige gebreken schriftelijk aan de Directeur. Deze meldingen geschieden in de vorm van een rapport, waarin zijn opgenomen de gegevens, bedoeld in artikel 36, voor zover deze beschikbaar zijn. De Directeur maakt melding van de gebreken aan de staat van ontwerp.

2. Tenzij met de Directeur een andere regeling is getroffen, moeten de rapporten elk een periode van 24 uren bestrijken, op elkaar aansluiten en worden ingediend uiterlijk op de werkdag, volgende op de periode waarop zij betrekking hebben.

3. Een melding van een gebeurtenis mag niet achterwege blijven op grond van het ontbreken van volledige gegevens. In dat geval moet een rapport waarin de aanvullende gegevens zijn vermeld, met verwijzing naar de oorspronkelijke melding, zo spoedig mogelijk worden ingediend.

4. De eigenaar of houder meldt de gebeurtenissen als bedoeld in het eerste lid, aan de fabrikant van het luchtvaartuig of het onderdeel daarvan dat een gebrek vertoont.

Artikel 35

De ingevolge artikel 34, eerste lid, eerste volzin, te melden gebeurtenissen zijn in ieder geval:
a. brand gedurende de vlucht, met vermelding, indien van toepassing, of de brandmelderinstallatie al of niet deugdelijk heeft gewerkt;
b. een valse brandmelding gedurende de vlucht;
c. storingen in de motoruitlaatinstallaties, als gevolg waarvan gedurende de vlucht de voortstuwingsinrichting, omringende constructiedelen, uitrusting of onderdelen zijn beschadigd;
d. storingen in een onderdeel van een vliegtuig of een installatie hiervan, als gevolg waarvan zich gedurende de vlucht rook, giftige of schadelijke dampen hebben ontwikkeld in stuurhut of passagiersafdelingen, dan wel daarin terecht zijn gekomen;
e. het stoppen van een turbinemotor gedurende de vlucht als gevolg van het uitgaan van de vlam;
f. het stoppen van een motor gedurende de vlucht als gevolg van uitwendige beschadigingen aan de voortstuwingsinrichting of de vliegtuigconstructie;
g. het stoppen van een motor gedurende de vlucht als gevolg van ijsafzetting of het opzuigen van voorwerpen;
h. het stoppen van meer dan één motor gedurende de vlucht;
i. het falen van een poging tot het stopzetten van een motor gedurende de vlucht;
j. een overschrijding van het maximaal toegelaten toerental van een motor gedurende de vlucht;
k. een storing in de brandstofinstallatie of de brandstofstortinstallatie gedurende de vlucht, als gevolg waarvan de brandstoftoevoer werd verstoord of gevaarlijke lekkage optrad;
l. een storing bij het neerlaten of intrekken van een onderstel of het openen of sluiten van ondersteldeuren gedurende de vlucht;
m. een storing in de reminstallatie, als gevolg waarvan de remwerking verminderde;
n. een optredend mankement in de vliegtuigconstructie, als gevolg waarvan een belangrijke herstelling noodzakelijk is;
o. anders dan tijdens revisie waargenomen scheuren in en blijvende vervorming of corrosie van vliegtuigconstructiedelen, die een overschrijding betekenen van de maximaal toegelaten grenswaarden die volgen uit de voorschriften van de fabrikant en uit door de Directeur gegeven aanwijzingen;
p. storingen in installaties, uitrusting en onderdelen van het vliegtuig, als gevolg waarvan gedurende de vlucht noodmaatregelen, het stopzetten van een motor uitgezonderd, werden genomen;
q. storingen in installaties, uitrusting en onderdelen van het vliegtuig, als gevolg waarvan aan een inzittende gedurende de vlucht ernstig lichamelijk letsel werd toegebracht of had kunnen worden toegebracht, dan wel het leven van een inzittende in gevaar werd gebracht of in gevaar had kunnen komen.

Artikel 36

In het rapport, bedoeld in artikel 34, eerste lid, tweede volzin, worden, voor zover van toepassing, in ieder geval vermeld:
a. de typeaanduiding en het inschrijvingskenmerk van het vliegtuig, de naam van de eigenaar of houder van het luchtvaartuig, de datum van de vlucht, de vluchtaanduiding en het stadium waarin de gebeurtenis zich voordeed;
b. de gevolgde noodprocedure;
c. de aard van de omstandigheden;
d. de aanduiding van het desbetreffende onderdeel en eventueel van de

installatie, met inbegrip van de beschikbare gegevens omtrent de typeaanduiding van het desbetreffende hoofdonderdeel en de bedrijfstijd sedert de revisie;
e. de vermoedelijke oorzaak van de moeilijkheden;
f. de genomen maatregelen ter voorkoming van het optreden van het ernstige gebrek;
g. een beknopt overzicht van de overige ter zake dienende gegevens die noodzakelijk zijn voor een meer volledige informatie omtrent hetgeen is voorgevallen en de gevolgen daarvan.

Artikel 37

1. De eigenaar of houder stelt periodiek overzichten samen omtrent de bij de uitvoering van de vluchten als gevolg van technische moeilijkheden opgetreden onregelmatigheden; de overzichten worden regelmatig ingediend bij de Directeur op de door deze daartoe te bepalen tijdstippen.
2. De overzichten bevatten inlichtingen omtrent:
a. elke vertraging en onderbreking bij de vluchtuitvoering, elke vervanging van vliegtuigen, elke niet volgens schema uitgevoerde landing en elke keer dat moest worden uitgeweken als gevolg van waargenomen of vermoede technische moeilijkheden, voor zover deze niet krachtens artikel 34, eerste lid, eerste volzin, moeten worden gemeld;
b. het aantal voortijdig wegens mechanische moeilijkheden verwisselde motoren, gerangschikt naar motorsoort en per vliegtuigsoort;
c. het aantal malen dat een motor is stopgezet gedurende de vlucht, gerangschikt naar motorsoort en per vliegtuigsoort, met uitzondering van de gevallen waarbij de motor werd stopgezet bij wijze van oefening of voor proefnemingsdoeleinden.

Afdeling 4. Verlenging

Artikel 38

1. De termijn van geldigheid van een in Aruba afgegeven bewijs van luchtwaardigheid kan worden verlengd, indien ten genoegen van de Directeur is aangetoond dat een luchtvaartuig zijn luchtwaardigheid heeft behouden. Alsdan wordt aan de houder een aanvullingsblad gezonden, waaruit blijkt tot en met welke datum het bewijs geldig is.
2. Ten einde de termijn van geldigheid tijdig te kunnen verlengen wordt de aanvraag hiertoe niet meer dan dertig, doch niet minder dan veertien dagen voor het verstrijken van de termijn van geldigheid ingediend.
3. De verlenging kan geschieden voor een periode van ten hoogste zes maanden na het verstrijken van de op het bewijs vermelde termijn van geldigheid.

Artikel 39

1. Bij een aanvraag als bedoeld in artikel 38, eerste lid, worden de gegevens ingediend, die een representatief beeld van de onderhoudsstatus verschaffen.
2. Gegevens als bedoeld in het eerste lid, die uit het buitenland afkomstig zijn, moeten, voor zover mogelijk, gewaarmerkt zijn door het bevoegde gezag van het desbetreffende land, dan wel vergezeld zijn van een verklaring van dit gezag dat de gegevens door hem zijn goedgekeurd.

Artikel 40

1. De eigenaar of houder van het luchtvaartuig waarvan het bewijs van luchtwaardigheid op grond van de Regeling luchtvaartsancties is geschorst, zendt het in zijn bezit zijnde exemplaar van het bewijs waarop de schorsing betrekking heeft, uiterlijk op de veertiende dag na datum van verzending van de kennisgeving tot schorsing aan de Directeur.

2. Artikel 10, tweede lid, is van toepassing.

Artikel 41

De eigenaar of houder van het luchtvaartuig waarvan het bewijs van luchtwaardigheid op grond van de Regeling luchtvaartsancties in ingetrokken, zendt het in zijn bezit zijnde exemplaar van het ingetrokken bewijs uiterlijk op de veertiende dag na de datum van verzending van de in het tweede lid bedoelde kennisgeving aan de Directeur.

Artikel 42

Artikel 12 is van overeenkomstige toepassing op bewijzen van luchtwaardigheid.

TITEL III Toezicht op luchtvaartmaterieel

Afdeling 1. Onderhoud, revisie en belangrijke herstellingen

Artikel 43

1. De eigenaar of houder van een luchtvaartuig dat voorzien is van een geldig bewijs van luchtwaardigheid, is verplicht ervoor zorg te dragen dat het luchtvaartuig voor de aanvang van elke vlucht in luchtwaardige toestand verkeert.

2. Behoudens in deze regeling aan te geven gevallen worden:

a. eenvoudig uit te voeren onderhoud en tussentijdse belangrijke herstellingen van luchtvaartuigen, die op een eenvoudige wijze uit te voeren zijn, verricht door of onder toezicht van de houder van een geldig bewijs van bevoegdheid, bewijs van gelijkstelling of vanwaardeverklaring als bedoeld in Titel II van Hoofdstuk IV van deze regeling ;
b. overig onderhoud, revisie en belangrijke herstellingen van luchtvaartuigen, die niet op een eenvoudige wijze uit te voeren zijn, verricht door een hiertoe erkend bedrijf.

3. Behoudens in de door de Directeur aan te geven gevallen wordt:

a. alvorens het luchtvaartuig na het verrichten van onderhoud weer in gebruik wordt genomen, een onderhoudsverklaring opgesteld dat overeenkomstig de krachtens dit artikel gegeven aanwijzingen is gehandeld, welke verklaring wordt ondertekend door de houder van een bewijs van bevoegdheid als grondwerktuigkundige door wie of onder wiens toezicht de werkzaamheden krachtens het tweede lid zijn verricht, en waarop wordt aangegeven, wanneer uiterlijk de eerstvolgende onderhoudsverklaring moet worden opgesteld;
b. alvorens na het verrichten van onderhoud, een revisie of een belangrijke herstelling het luchtvaartuig of onderdeel daarvan weer in gebruik wordt genomen, een verklaring opgesteld dat bij het onderhoud, de revisie of de belangrijke herstelling is gehandeld overeenkomstig de krachtens dit artikel gegeven aanwijzingen, welke verklaring wordt ondertekend door degene door wie of onder wiens toezicht de werkzaamheden krachtens het tweede lid zijn verricht, met dien verstande dat deze verklaring niet vereist is, indien een

onderhoudsverklaring als bedoeld in onderdeel a, is opgesteld.
De Directeur kan nadere voorschriften geven ten aanzien van de inhoud en de vorm van deze verklaringen.

4. Verklaringen als bedoeld in de onderdelen a en b van het derde lid, worden gedurende ten minste twee jaren na de datum van afgifte bewaard.

5. Behoudens in de door de Directeur aan te geven gevallen worden de bevindingen en de verrichte werkzaamheden bij het onderhoud, de revisie en de belangrijke herstelling neergelegd in een verslag, te ondertekenen door degene die de werkzaamheden krachtens het tweede lid heeft verricht, of onder wiens toezicht de werkzaamheden zijn verricht.

6. Indien ten aanzien van het onderhoud, de revisie of de reparatie, bedoeld in JAR-145, respectievelijk de belangrijke herstelling een onderzoek wordt ingesteld door de Directeur, zijn de artikelen 34 tot en met 37 van overeenkomstige toepassing.

Artikel 44

1. De houder van een vergunning als bedoeld in artikel 13 van de Luchtvaartverordening, voldoet aan JAR-OPS-1, onderdeel M, en JAR-OPS-3, onderdeel M, voor zover op hem van toepassing.

2. De Directeur kan geheel of gedeeltelijk ontheffing verlenen van de voorschriften, bedoeld in het eerste lid, mits een gelijkwaardig luchtwaardigheidsniveau van de desbetreffende luchtvaartuigen is gegarandeerd. Hierbij kunnen nadere voorschriften worden gesteld, waarbij de voorschriften van Hoofdstuk III, Titel I, als minimumvereiste gelden.

Artikel 45

1. Het onderhoud en de revisie van luchtvaartuigen, onderdelen en uitrustingsstukken wordt op zodanige tijdstippen en op zodanige wijze uitgevoerd, dat de luchtwaardigheid van het luchtvaartuig gewaarborgd is.

2. De eigenaar of houder van het luchtvaartuig zorgt voor de samenstelling van een onderhoudsprogramma dat zowel de onderhoudswerkzaamheden bevat als de tijdstippen waarop de werkzaamheden moeten worden uitgevoerd.

3. Door de Directeur kunnen nadere voorschriften worden gegeven inzake de tijdstippen waarop onderhoud en revisie moeten worden uitgevoerd, alsmede de wijze waarop de werkzaamheden moeten worden verricht. Daarbij wordt zoveel mogelijk rekening gehouden met de aanbevelingen van de fabrikant van het desbetreffende luchtvaartuig, onderdeel of uitrustingsstuk en de gegevens die door de eigenaar of houder van het luchtvaartuig zijn verstrekt.

Artikel 46

Met betrekking tot het onderhoud, de revisie en de belangrijke herstelling van een Arubaans luchtvaartuig zal de eigenaar of houder:

a. medewerking verlenen aan de uitoefening van het overheidstoezicht hierop;
b. ervoor zorg dragen dat de Directeur op daartoe strekkend verzoek wordt ingelicht omtrent het tijdstip waarop met het onderhoud, de revisie of de belangrijke herstelling dan wel met bepaalde daartoe behorende werkzaamheden zal worden aangevangen.

Artikel 47

De organisatie en de inrichting van de bij het onderhoud, de revisie of de belangrijke herstelling betrokken werkplaatsen, de werkwijzen en controlemethoden, de gereedschappen, alsmede de kundigheid van het bij de werkzaamheden betrokken personeel zijn dusdanig, dat naar het oordeel van de Directeur een goede uitvoering van het onderhoud, de revisie of de belangrijke herstelling is gewaarborgd.

Artikel 48

1. Alvorens materialen, onderdelen en halfproducten, alsmede uitrustingsstukken bij het onderhoud, de revisie of de belangrijke herstelling worden verwerkt, worden deze goedgekeurd door de Directeur, dan wel door een erkend bedrijf.
2. De ter vervanging bestemde onderdelen zijn goed te identificeren en gaan, zo mogelijk, vergezeld van instructies voor het aanbrengen en het gebruik ervan.

Artikel 49

Teneinde te verzekeren dat het luchtvaartuig na het onderhoud, de revisie of de belangrijke herstelling luchtwaardig zal zijn, worden de inspecties en proeven uitgevoerd, die door of vanwege de Directeur noodzakelijk zijn geacht, en waarbij dient te blijken dat:

a. de verwerkte materialen, onderdelen, halfproducten en uitrustingsstukken voldoen aan de voor het luchtvaartuig voorgeschreven specificaties;
b. de vervaardigde delen ten minste gelijkwaardig zijn aan de te vervangen oorspronkelijke delen in deugdelijke toestand;
c. de vervaardigingswijzen, de samenvoeging en de proefmethoden door de Directeur zijn goedgekeurd;
d. de werking juist is.

Afdeling 2. Afwijkend regime

Artikel 50

De dagelijkse inspecties of de hiermee gelijk te stellen inspecties van luchtvaartuigen mogen worden uitgevoerd door de houder van een geldig vliegbewijs, dat de bevoegdheid geeft op te treden als bestuurder van het desbetreffende luchtvaartuig, mits het maximaal toegelaten totaalgewicht van het luchtvaartuig 2000 kg of minder bedraagt. In de overige gevallen dienen de dagelijkse inspecties te worden uitgevoerd door de houder van een geldig bewijs van bevoegdheid als grondwerktuigkundige.

Artikel 51

Het klein onderhoud van een luchtvaartuig mag worden uitgevoerd door of onder toezicht van de eigenaar of houder, op wiens naam het luchtvaartuig in het luchtvaartuigregister is ingeschreven, mits:

a. de eigenaar of houder in het bezit is van een geldig vliegbewijs, dat de bevoegdheid geeft op te treden als bestuurder van het desbetreffende luchtvaartuig;
b. het maximaal toegelaten totaalgewicht van het luchtvaartuig 2000 kg of minder bedraagt;
c. het luchtvaartuig uitsluitend door de evenbedoelde eigenaar of houder als enige inzittende wordt gebruikt;
d. het luchtvaartuig uitsluitend voor andere dan beroepsmatig uitge-

voerde vluchten wordt gebruikt;
e. het luchtvaartuig niet is ingeschreven op naam van een vereniging of rechtspersoon naar Arubaans recht.

Artikel 52

1. De Directeur kan toestaan dat het onderhoud, de revisie en de belangrijke herstelling van luchtvaartuigen en onderdelen daarvan buiten Aruba wordt uitgevoerd:
a. door of onder toezicht van daartoe door de luchtvaartautoriteit van het land waar de uitvoering plaatsvindt, bevoegd verklaarde personen, dan wel
b. door of onder toezicht van daartoe door de luchtvaartautoriteit van het land waar de uitvoering plaatsvindt, erkende bedrijven of goedgekeurde organisaties.

Een toestemming als bovenbedoeld, ontheft de eigenaar of houder niet van de verplichting die op hem rust ingevolge de bij of krachtens deze regeling gestelde voorschriften.

2. De in het eerste lid bedoelde toestemming wordt verleend, indien naar het oordeel de Directeur een goede uitvoering van de werkzaamheden is gewaarborgd.

3. Bij de beoordeling, of aan de uit dit artikel voortvloeiende voorschriften is voldaan, kan de Directeur mede in overweging nemen:
a. de voorschriften die de desbetreffende buitenlandse luchtvaartautoriteiten stellen met betrekking tot het verlenen van bevoegdheden, tot het erkennen van bedrijven of het goedkeuren van organisaties voor het verrichten van de betrokken werkzaamheden, en voorts de wijze waarop het overheidstoezicht in het desbetreffende land is geregeld;
b. ter zake dienende inlichtingen en gegevens, die door de eigenaar of houder van het luchtvaartuig zijn verstrekt.

4. De in het eerste lid bedoelde toestemming is niet vereist voor onderhoud, revisie en belangrijke herstelling, verricht door onderhoudsbedrijven die erkend zijn door de Verenigde Europese luchtvaartautoriteiten.

Artikel 53

Een onderhoudsverklaring als bedoeld in artikel 43, derde lid, onderdeel a, behoeft niet te worden opgesteld na het verrichten van:
a. onderhoud aan vliegtuigen die niet worden gebruikt voor internationale verkeersvluchten;
b. dagelijks of hiermede gelijk te stellen onderhoud.

Artikel 54

1. Aan luchtvaartuigen met een maximaal toegelaten totaalgewicht van 5700 kg of meer en hefschroefvliegtuigen met een maximaal toegelaten totaalgewicht van 2700 kg of meer, dan wel luchtvaartuigen waarmee verkeersvluchten worden uitgevoerd, moet het groot onderhoud worden verricht door of onder toezicht van een erkend bedrijf.

2. In afwijkende gevallen kan door de Directeur geheel of gedeeltelijk ontheffing van de in het eerste lid neergelegde verplichting worden verleend, mits hierdoor een gelijkwaardig luchtwaardigheidsniveau van de desbetreffende luchtvaartuigen wordt behouden. Hij kan ter zake, met inachtneming van Hoofdstuk IV, Titel 1, nadere voorschriften stellen.

Afdeling 3. Wijziging van luchtvaartuigen

Artikel 55

1. Wijzigingen van luchtvaartuigen worden door de Directeur goedgekeurd. Op de uitvoering van de wijzigingen is artikel 43, tweede lid, onderdelen a en b, en vijfde lid, van overeenkomstige toepassing.

2. Indien als gevolg van wijzigingen naar het oordeel van de Directeur van een op de hoofdpunten gewijzigd ontwerp sprake is, wordt het luchtvaartuig als een nieuw type beschouwd.

Artikel 56

1. Wijzigingen van luchtvaartuigen worden onderscheiden naar type en serie met dien verstande dat onder een typewijziging wordt verstaan een wijziging die nog niet eerder aan een in het Arubaanse luchtvaartuigregister ingeschreven overeenkomstig luchtvaartuig werd aangebracht, terwijl onder een seriewijziging wordt verstaan een wijziging die gelijk is aan een voor een overeenkomstig luchtvaartuig goedgekeurde typewijziging.

2. Een typewijziging op aanvraag van de eigenaar of houder van het luchtvaartuig wordt slechts goedgekeurd, nadat zowel het ontwerp als de uitvoering van de wijziging door de Directeur zijn beoordeeld, en nadat te zijnen genoegen is aangetoond dat het luchtvaartuig voldoet aan de in de artikelen 14 tot en met 26 met betrekking tot de beoordeling van de luchtwaardigheid gestelde voorschriften.

3. Een seriewijziging op aanvraag van de eigenaar of houder van het luchtvaartuig wordt slechts goedgekeurd, nadat de uitvoering van de wijziging door de Directeur is beoordeeld, en nadat te zijnen genoegen is aangetoond dat het luchtvaartuig voldoet aan de in de artikelen 14 tot en met 26 met betrekking tot de beoordeling van de luchtwaardigheid gestelde voorschriften.

4. Een wijziging mag slechts worden uitgevoerd, nadat door de Directeur hiervoor toestemming is verleend. Een seriewijziging mag zonder deze toestemming worden uitgevoerd, indien de werkzaamheden worden uitgevoerd door of onder toezicht van een daartoe erkend bedrijf, of indien de overeenkomstige typewijziging is goedgekeurd voor uitvoering door een voor die werkzaamheden bevoegd grondwerktuigkundige.

5. De aanvraag voor goedkeuring van een wijziging geschiedt schriftelijk en is gericht aan de Directeur. Bij de aanvraag worden de voor de beoordeling noodzakelijke gegevens gevoegd.

Artikel 57

1. Tenzij door middel van een krachtens artikel 28, eerste lid, gegeven aanwijzing voor het behoud of herstel van de luchtwaardigheid anders is bepaald, en behoudens het tweede lid, zijn een typewijziging en de daaropvolgende seriewijziging van rechtswege goedgekeurd, indien:

a. het ontwerp van de typewijziging, de uitvoering van de typewijziging en de daaropvolgende seriewijziging werden voorbereid door een daartoe erkend bedrijf, met inachtneming van de door de Directeur vastgestelde beperkingen en eventuele nadere door hem gegeven aanwijzingen;

b. de typewijziging en de daaropvolgende seriewijziging werden uitgevoerd door of onder toezicht van een bedrijf als bedoeld in onderdeel a;

c. door een daartoe erkend bedrijf is aangetoond dat is voldaan aan de bij of krachtens de artikelen 14 tot en met 26 met betrekking tot de luchtwaardigheid gestelde voorschriften, voor zover deze van

toepassing zijn op de wijziging;
d. de uitvoering van de wijziging is gemeld aan de Directeur met inachtneming van de door hem gegeven aanwijzigingen.

2. Indien een typewijziging als bedoeld in het eerste lid, naar het oordeel van de Directeur de luchtwaardigheid van het luchtvaartuig in belangrijke mate beïnvloedt, kan hij bepalen dat voor de typewijziging alsnog een aanvraag voor goedkeuring moet worden ingediend.

3. Artikel 56, tweede tot en met vijfde lid, is niet van toepassing op de in dit artikel bedoelde wijzigingen.

Afdeling 4. Schade aan luchtvaartuigen

Artikel 57a

1. Indien een buitenlands luchtvaartuig in Aruba, dan wel een Arubaans luchtvaartuig schade heeft ondervonden, stelt de Directeur de mate van luchtwaardigheid en de te verrichten herstellingen vast.

2. Indien een Arubaans luchtvaartuig schade heeft ondervonden op het grondgebied van een andere lidstaat of een ander land van het Koninkrijk, verzoekt de Directeur de bevoegde autoriteiten van die lidstaat of dat land om onverwijld hiervan en van de mate van schade op de hoogte te worden gesteld.

3. In een geval als bedoeld in het tweede lid, kan de Directeur een startverbod aan het luchtvaartuig opleggen. In bijzondere gevallen kan de Directeur toestemming verlenen om zonder passagiers naar een onderhoudsbasis te vliegen, indien de toestand van luchtwaardigheid en de bevoegde autoriteiten van de lidstaat of het land als bedoeld in het tweede lid, dat toelaten. Aan de toestemming kunnen voorwaarden worden verbonden.

4. Het luchtvaartuig kan haar vluchten hervatten, nadat de Directeur heeft vastgesteld dat de schade van dien aard is, dat het vliegtuig nog in luchtwaardige toestand verkeert.

TITEL IV Sleepvluchten

Artikel 58

Door de Directeur kunnen nadere voorschriften worden gegeven ten aanzien van het slepen van voorwerpen door een luchtvaartuig.

Artikel 59

Tijdens vluchten met een sleep mogen geen bijzondere verrichtingen met het luchtvaartuig worden uitgevoerd en mogen geen andere personen of goederen worden vervoerd, dan voor het uitvoeren van de vlucht noodzakelijk is.

Artikel 60

1. Bij het slepen van een sleepnet is dit van een door de Directeur goedgekeurd type.

2. De constructie en de sterkte van sleepnetten is zodanig, dat beschadigingen die bij normaal gebruik kunnen ontstaan, niet kunnen leiden tot het optreden van gevaarlijke situaties tijdens het slepen.

3. De sleep mag geen zodanig geconcentreerde massa's bevatten, dat bij losraken van de sleep, dan wel een gedeelte daarvan, ernstig gevaar kan ontstaan voor personen op de grond. Geconcentreerde massa's zijn zodanig bevestigd, dat afzonderlijk losraken onmogelijk is.

4. De sleep mag bij vrije val geen hogere valsnelheid kunnen bereiken dan 5m/sec.

5. Het sleepnet mag tijdens het slepen niet zodanig kunnen bewegen, dat dit de besturing of de constructie van het sleepvliegtuig of de sleep ontoelaatbaar aantast.

Artikel 61

1. De sleepkabel voor het slepen van een sleepnet is voorzien van:
a. een kabel van zodanige lengte, dat aan de bij of krachtens de artikelen 23 en 26, eerste lid, gestelde voorschriften ten aanzien van bestuurbaarheid en stabiliteit van het sleepvliegtuig kan worden voldaan, met dien verstande dat, indien de kabel wordt gebruikt voor het tijdens de vlucht oppakken van een sleep op de grond, deze niet zo lang mag zijn, dat dit een bezwaar vormt voor het veilig uitvoeren van de oppakhandeling;
b. een breukstuk dat voldoet aan de voorschriften, genoemd in artikel 62, waarbij de afstand tussen breukstuk en sleephaak van het vliegtuig ten hoogste twee meter bedraagt;
c. een gladde ring, passend om de sleephaak van het sleepvliegtuig, welke ring het ontkoppelen niet mag belemmeren.

2. Indien een sleepkabel een hulpmiddel bevat voor het tijdens de vlucht oppakken van een sleepnet van de grond voldoet die dreg aan de navolgende voorschriften:
a. hij is van een door of vanwege de Directeur goedgekeurd type;
b. hij is veilig uit het sleepvliegtuig te werpen zonder delen van het vliegtuig te raken en zonder dat de kabel om delen van het vliegtuig slaat;
c. hij is van zodanige vorm, dat de vanghaken bij slepen over de grond niet in de grond blijven steken en bovendien van zodanige afwerking, dat de vanglijn niet ontoelaatbaar wordt beschadigd;
d. hij is van zodanige aard, dat bij het ontkoppelen van de sleep de dreg niet van de sleep kan losraken.

3. Alle onderdelen van de sleepkabel, met uitzondering van het breukstuk, kunnen een trekkracht verdragen, die ten minste 1,5 maal de nominale sterkte van het breukstuk bedraagt en kunnen zonder blijvende vervorming een trekkracht verdragen, die ten minste 1,15 maal de nominale sterkte van het breukstuk bedraagt.

4. Alle verbindingselementen zijn zodanig geconstrueerd, dat zij tijdens het slepen niet kunnen losraken.

Artikel 62

1. Het breukstuk en de houder waarin het moet zijn opgenomen, zijn deugdelijk en van een door de Directeur goedgekeurd type. De deugdelijkheid van breukstukken wordt aangetoond door vijf exemplaren van de desbetreffende productieserie als volgt te beproeven:
a. het breukstuk mag geen meetbare, blijvende vormverandering hebben ondergaan, nadat het breukstuk gedurende vijf minuten is belast met een trekkracht van 0,85 maal de nominale sterkte;
b. de breuksterkte van het breukstuk mag niet groter zijn dan 1,07 maal en niet kleiner dan 0,93 maal de nominale sterkte.

2. Het breukstuk, waarvan de nominale sterkte in de sleepbijlage van het handboek, bedoeld in artikel 15, tweede lid, is vermeld, is met een of meer kleuren en een ingeslagen merk duidelijk gemerkt.

Artikel 63

De gezagvoerder van een niet in Aruba geregistreerd sleepvliegtuig heeft te allen tijde bij zich een verklaring van de Directeur, waaruit blijkt dat het slepen met bedoeld vliegtuig is toegestaan. Aan

deze toestemming kunnen voorwaarden worden verbonden.

HOOFDSTUK III

ERKENNINGEN

TITEL I Erkenning van onderhoudsbedrijven

Afdeling 1. Algemene bepalingen

Artikel 64

1. Bedrijven die werkzaamheden verrichten, verband houdende met de luchtwaardigheid van luchtvaartuigen, kunnen door de Directeur worden erkend, indien zij voldoen aan de door hem voor verkrijging van een erkenning gestelde voorschriften.

2. Tot werkzaamheden als bedoeld in het eerste lid, worden in ieder geval gerekend:

a. het vervaardigen van in luchtvaartuigen te gebruiken materialen en halfproducten;
b. het vervaardigen, onderhouden, reviseren, herstellen en wijzigen van luchtvaartuigen en van in luchtvaartuigen te gebruiken onderdelen en uitrustingsstukken;
c. het keuren van in luchtvaartuigen te gebruiken onderdelen, uitrustingsstukken, materialen en halfproducten;
d. het uitoefenen van toezicht op de in de onderdelen a en b genoemde werkzaamheden, indien die zijn verricht door derden;
e. het geheel of gedeeltelijk beoordelen van luchtwaardigheid en deugdelijkheid van luchtvaartuigen.

3. Op het bewijs van erkenning wordt aangegeven, op welke werkzaamheden de erkenning betrekking heeft, alsmede de geldigheidsduur ervan.

Artikel 65
(vervallen)

Artikel 66

1. De aanvraag voor een erkenning geschiedt door indiening bij de Directeur door of vanwege de functionaris van het bedrijf, die de eindverantwoordelijkheid draagt ten aanzien van het door het bedrijf gevoerde beleid, van een volledig ingevuld formulier, waarvan exemplaren kosteloos verkrijgbaar zijn bij de Directie Luchtvaart.

2. Een bedrijf dat een aanvraag voor erkenning heeft ingediend, wordt erkend, indien het ten genoegen van de Directeur heeft aangetoond dat:

a. het in voldoende mate eindproducten levert, die bijdragen aan de luchtwaardigheid van luchtvaartuigen;
b. de aangevraagde erkenning niet uitsluitend betrekking heeft op eindproducten die geleverd zullen worden aan ten aanzien van die producten reeds erkende bedrijven, zodat de productie binnen het kader van de erkenning van die bedrijven zou kunnen plaatsvinden;
c. het voldoende waarborgen biedt voor goede eindproducten ten behoeve waarvan erkenning is aangevraagd, en voor een nauwgezette naleving van de bij of krachtens de Luchtvaartverordening gestelde regelen met betrekking tot de luchtwaardigheid van luchtvaartuigen, voor zover deze van toepassing zijn op de betrokken eindproducten.

3. Het aanvragende bedrijf voldoet voorts aan de voorwaarden voor erkenning, vermeld in Afdeling 2.

Artikel 67

Voor de beoordeling van de aanvraag voor erkenning moeten de volgende gegevens worden verstrekt:

a. een beschrijving van opleiding, ervaring en vroegere functies van het hoofd van de kwaliteitsafdeling, de aanvrager van de erkenning, de tot het tekenen van bewijzen van goedkeuring gemachtigde personen, alsmede de overige leden van het personeel, die met betrekking tot de erkenning van het bedrijf een belangrijke functie vervullen;
b. een exemplaar van de handleiding, bedoeld in artikel 85, tweede lid, alsmede een verwijzing van de nummers van de artikelen en leden van deze regeling naar de genoemde handelingen;
c. een globale opsomming van de werkzaamheden die het bedrijf uitbesteedt aan andere bedrijven;
d. een opgave van de vermoedelijke opdrachtgevers en afnemers van de eindproducten ten behoeve waarvan een erkenning wordt aangevraagd;
e. exemplaren van de te gebruiken modellen van de bewijzen van goedkeuring, bedoeld in artikel 89;
f. een uittreksel uit het register van de Kamer van Koophandel.

Artikel 68

1. Van de erkenning wordt een bewijs met aanhangsel afgegeven, dat vermeldt, op welke eindproducten de erkenning betrekking heeft, en tot welke datum de erkenning geldig is. Tot die datum is het bedrijf bevoegd bewijzen van goedkeuring af te geven.

2. Het model van het bewijs van erkenning is opgenomen in de bij deze regeling behorende bijlage I.

Artikel 69

1. Een bedrijf wordt erkend voor ten hoogste twee jaren, waarna om afgifte van een nieuw bewijs van erkenning kan worden verzocht.

2. Het opnieuw verlenen geschiedt op verzoek van het bedrijf, mits het ten aanzien van de eindproducten waarvoor het erkend is, aantoont nog steeds te voldoen aan de in artikel 66, tweede lid, gestelde voorschriften.

3. Bij de aanvraag moet een door het bedrijf verrichte evaluatie worden ingediend, waarin worden aangegeven:

a. eventuele wijzigingen ten aanzien van de in artikel 67 en in Afdeling 2 genoemde onderwerpen, zoals deze zich hebben voorgedaan sinds de laatste afgifte van het bewijs van erkenning;
b. belangrijke ontwikkelingen bij het bedrijf, die van belang zijn in verband met de erkenning, zowel in de lopende periode van erkenning, als in de periode waarvoor een nieuw bewijs van erkenning wordt gevraagd;

4. Teneinde de erkenning tijdig te kunnen verlenen wordt de aanvraag hiertoe uiterlijk zestig dagen, doch niet eerder dan negentig dagen voor het verstrijken van de op het bewijs vermelde termijn van erkenning ingediend.

Artikel 70

1. In de volgende gevallen dient het bedrijf een aanvraag voor wijziging van de erkenning in:

a. bij een belangrijke wijziging in de aard van de eindproducten ten behoeve waarvan de erkenning is verleend;
b. bij een wijziging in de naam van het bedrijf;
c. bij een verplaatsing van het bedrijf.

2. In de volgende gevallen dient het bedrijf een aanvraag voor

goedkeuring van wijziging van de bij de oorspronkelijke aanvraag verstrekte gegevens in:
a. bij een belangrijke wijziging in het aantal te fabriceren eindproducten ten behoeve waarvan het bedrijf is erkend;
b. bij een wijziging in het kwaliteitsbeleid van het bedrijf;
c. bij een belangrijke wijziging van de organisatie van het bedrijf;
d. bij vervanging van de erkenningaanvrager, een wijziging in de leiding van de kwaliteitsafdeling of de technische leiding van het bedrijf;
e. bij een wijziging in de lijst van tot het tekenen van bewijzen van goedkeuring gemachtigde personen, tenzij anderszins met het bedrijf is overeengekomen;
f. bij een belangrijke wijziging in de toegepaste werkwijze;
g. bij verandering in de behuizing en de uitrusting van het bedrijf.

3. Een aanvraag tot wijziging als bedoeld in het eerste en tweede lid, wordt door de Directeur goedgekeurd, nadat te zijnen genoegen is aangetoond dat het bedrijf ook na de invoering van de wijziging aan de voor verkrijging van een erkenning gestelde voorschriften zal blijven voldoen; zo nodig wordt door hem een nieuw bewijs van erkenning afgegeven.

Artikel 71

1. Indien een erkenning krachtens de Regeling luchtvaartsancties geheel is ingetrokken, worden geen bewijzen van goedkeuring meer afgegeven. Het bedrijf zendt alsdan het bewijs van erkenning zo spoedig mogelijk aan de Directeur terug.

2. Indien een erkenning krachtens de Regeling luchtvaartsancties gedeeltelijk is ingetrokken, worden geen bewijzen van goedkeuring afgegeven ten aanzien van de producten waarop de intrekking betrekking heeft.

Artikel 72

1. Een bedrijf waarvan de erkenning werd ingetrokken, of waarvan een aanvraag voor het opnieuw verlenen van de erkenning werd afgewezen, en dat weer voor erkenning in aanmerking wenst te komen, dient een nieuwe aanvraag in.

2. In een geval als bedoeld in het eerste lid, worden opnieuw verstrekt de gegevens, bedoeld in artikel 67, en wordt tevens aangetoond dat de omstandigheden die tot de intrekking danwel de afwijzing hebben geleid, zijn opgeheven.

Artikel 73

1. In het algemeen beperken de bevoegdheden die aan een erkenning kunnen worden ontleend, zich tot bepaalde werkzaamheden met betrekking tot bepaalde typen van luchtvaartuigen of bepaalde materialen, halfproducten, onderdelen of uitrustingsstukken.

2. Een erkend bedrijf heeft de bevoegdheid de in het bewijs van erkenning genoemde eindproducten te leveren ten behoeve van de luchtvaart.

Artikel 74

In de Landscourant van Aruba worden van bedrijven die krachtens deze afdeling zijn erkend, de navolgende gegevens gepubliceerd:
a. naam van het bedrijf;
b. plaats(en) van vestiging;
c. omschrijving van de werkzaamheden waarvoor het bedrijf is erkend.

Afdeling 2. Verplichtingen van erkende bedrijven

Artikel 75

Een bedrijf dat in aanmerking wenst te komen voor een erkenning, dan wel voor een verlenging van een erkenning toont ten genoegen van de Directeur aan dat het voldoet aan de voorschriften van Afdeling 1 en van deze afdeling.

Artikel 76

1. Het door de erkenningaanvrager gevoerde kwaliteitsbeleid wordt schriftelijk vastgelegd en, zo nodig, door de Directeur naar behoefte bijgesteld.

2. In de rapportage, bedoeld in het eerste lid, zijn ten minste de volgende onderwerpen beschreven:

a. de organisatie van het bedrijf;
b. het personeel van het bedrijf;
c. de behuizing, uitrusting en inrichting van het bedrijf;
d. het kwaliteitsbeleid van het bedrijf;
e. het kwaliteitssysteem van het bedrijf;
f. de beheersing van de invloed van externe economische en commerciële factoren op de kwaliteit van producten van het bedrijf.

3. Het kwaliteitsbeleid moet bekend zijn bij en uitgevoerd worden door het personeel. Het wordt door erkenningsaanvrager op gezette tijden getoetst op geschiktheid.

Artikel 77

1. De kwaliteitsafdeling ziet erop toe dat het kwaliteitsbeleid naar behoren wordt toegepast.

2. De kwaliteitsafdeling vervult zijn taak onafhankelijk van de voor de directe uitvoering van de werkzaamheden verantwoordelijke organisatie. Indien naar het oordeel van de Directeur de aard en de omvang van het bedrijf zich niet lenen voor een onafhankelijke kwaliteitsafdeling, kan hiervan worden afgeweken, mits de door hem ter zake gegeven voorschriften door het bedrijf worden nageleefd.

3. De kwaliteitsafdeling staan voldoende gegevens en een doelmatige en deugdelijke uitrusting ter beschikking teneinde de haar toegewezen taak naar behoren te kunnen vervullen.

4. De kwaliteitsafdeling heeft ten minste de bevoegdheid de afgifte van bewijzen van goedkeuring te verhinderen of ongedaan te maken.

Artikel 78

1. Indien het bedrijf deel uitmaakt van een grotere onderneming, beschikt het over een beschrijving van die onderneming met een schema waaruit de plaats van het bedrijf binnen de onderneming duidelijk blijkt.

2. Het bedrijf beschikt over een beschrijving van de interne organisatie met een schema. Deze organisatiestructuur omvat tevens de eventuele buitenlandse vestigingen van het bedrijf.

3. Het bedrijf beschikt over een beschrijving van alle van belang zijnde functies binnen de organisatie. De functiebeschrijvingen geven de verantwoordelijkheden, taken en bevoegdheden aan.

Artikel 79

1. Het bedrijf zorgt voor voldoende voor hun taak berekend perso-

neel voor het uitoefenen van toezicht op de werkzaamheden.

2. Het bedrijf zorgt voor een regeling op basis waarvan elk lid van het personeel, dat direct verantwoordelijk is voor de uitvoering van of het toezicht op werkzaamheden aan luchtvaartuigen of onderdelen daarvan, dan wel werkzaamheden uitvoert die als een bijzondere werkwijze worden aangemerkt, als zodanig is geadministreerd door middel van een door het bedrijf afgegeven bewijs van bekwaamheid of anderszins.

3. Het bedrijf zorgt voor een omschrijving van:

a. de opleidingsstructuur en de opleidingsprogramma's, indien er door het bedrijf een opleiding wordt verzorgd, waardoor verzekerd is dat het personeel de vereiste kennis, vaardigheid en ervaring bezit, zowel ten aanzien van de uitvoerende en leidinggevende, als van de toezichthoudende taken;
b. de voorwaarden voor toelating tot deze opleiding, de wijze van examineren en de beoordeling van de gemaakte vorderingen.

Artikel 80

Teneinde een goede uitvoering van de werkzaamheden te kunnen waarborgen beschikt het bedrijf over een voldoende en doelmatige behuizing en opslagruimten, alsmede over de voor een dergelijk bedrijf gebruikelijke materiële uitrusting, die van zodanige aard is, dat het personeel en de producten beschermd worden tegen ongewenste externe invloeden.

Artikel 81

1. Het bedrijf beschikt over een deugdelijk kwaliteitssysteem, opdat de uitvoering van de werkzaamheden op een planmatige wijze verloopt, waar nodig verbeteringen worden aangebracht en de eindproducten de vereiste kwaliteit hebben.

2. Het bedrijf voldoet in verband met het eerste lid ten minste aan de navolgende voorwaarden:

a. het beschikt over een beschrijving van de toegepaste productieprocessen, vanaf de voorbereiding tot en met de aflevering, zowel in hoofdlijnen als in gedetailleerde werkinstructies;
b. het bepaalt, op welke wijze informatie over de kwaliteit van producten en productieprocessen wordt verzameld en beschikbaar komt voor de technische leiding op de diverse niveaus en de kwaliteitsafdeling, zodat bij afwijkingen de nodige correctieve en preventieve maatregelen genomen kunnen worden;
c. het verifieert dat:
   1°. de materialen en producten, die van derden worden betrokken aan de vereiste specificaties voldoen;
   2°. de producten in de diverse stadia van de productie aan de daaraan gestelde voorschriften voldoen;
   3°. de materialen en eindproducten bij aflevering voldoen aan de desbetreffende specificaties en tekeningen;
d. het draagt zorg voor een goede opslag en behandeling van materialen en producten, zodat:
   1°. nadat de maximaal toelaatbare opslagtermijn verstreken is, deze materialen en producten niet meer worden vrijgegeven voor verwerking;
   2°. afgekeurde en ongekeurde exemplaren goed gescheiden worden gehouden van goedgekeurde exemplaren;
   3°. exemplaren die vanuit een productieafdeling in opslag worden genomen, zo nodig, op kwaliteit beoordeeld en afzonderlijk gekenmerkt worden.

e. het stelt vast, hoe materialen en producten, die in eerste instantie zijn afgekeurd, eventueel nader zullen worden beoordeeld, hoe wordt gehandeld met te herstellen materialen en producten, en hoe deze opnieuw in het productieproces kunnen worden opgenomen, alsmede hoe moet worden gehandeld met definitief afgekeurde materialen en producten;
f. het draagt ervoor zorg dat belangrijke materialen en producten op systematische wijze worden gemerkt, opdat deze in elk stadium van de productie, alsook na aflevering te identificeren zijn en de herkomst daarvan is na te gaan;
g. het geeft afgekeurde materialen en producten een zodanig kenmerk, dat deze duidelijk te onderscheiden zijn van andere exemplaren;
h. het voorziet vervaardigde goederen en producten ten minste van de volgende gegevens:
   1°. het kenmerk van de fabrikant;
   2°. de type-, model- of specificatieaanduiding;
   3°. het serienummer en de datum van vervaardiging;
i. het heeft de beschikking over voldoende en geschikte meet- en beproevingsapparatuur, zodat materialen en producten met de vereiste nauwkeurigheid gemeten, getest en beproefd kunnen worden;
j. het draagt ervoor zorg dat de werkzaamheden aan luchtvaartuigen of onderdelen daarvan, en bijzondere werkwijzen uitsluitend worden uitgevoerd door of onder toezicht van personeel dat daartoe is aangewezen conform artikel 79, waarbij als bijzondere werkwijzen worden aangemerkt díe werkwijzen, die complex van aard zijn, of waarvan de resultaten achteraf niet of niet volledig door middel van inspecties, metingen of testen kunnen worden vastgesteld.

3. Bij de beoordeling van de vraag, of een bedrijf voldoet aan onderdeel i van het tweede lid, doet de Directeur onderzoeken, of:
a. het bedrijf beschikt over een systeem om de meet- en beproevingsapparatuur regelmatig op kwaliteit te beoordelen en te kalibreren of te doen kalibreren, zodat deze bij gebruik aantoonbaar in een deugdelijke staat verkeren;
b. kalibraties en ijkingen verricht worden door organisaties die door de Directeur daartoe erkend, dan wel aanvaard zijn, zodat de metingen tot de nationale standaarden herleidbaar zijn;
c. metingen, beproevingen, kalibraties en ijkingen verricht worden in een omgeving die daartoe geschikt is;
d. meet- en beproevingsapparatuur die niet aan de eisen voldoet, gescheiden wordt gehouden van goed werkende apparatuur en als zodanig gekenmerkt wordt.

4. Bij de beoordeling van de vraag, of een bedrijf voldoet aan onderdeel j van het tweede lid, doet de Directeur onderzoeken, of het bedrijf een omschrijving maakt van te hanteren regelingen inzake de geëiste bekwaamheden, alsmede van de te volgen procedure en de voorwaarden voor toetsing en periodieke hertoetsing van die bekwaamheden en een beschrijving geven van de organisatie van het toezicht op die regeling.

Artikel 82

1. Een bedrijf draagt ervoor zorg dat toegeleverde materialen en producten voldoen aan de desbetreffende specificaties.

2. De toelevering, bedoeld in het eerste lid, geschiedt op één van de navolgende wijzen:
a. zij is vergezeld van een bewijs van goedkeuring als bedoeld in artikel 89, of een overeenkomstige verklaring, afgegeven door een ander erkend bedrijf;
b. de goederen of producten zijn goedgekeurd door het erkende bedrijf

zelf op grond van:
1°. een controle bij binnenkomst en
2°. het kwaliteitssysteem van de toeleverancier dat van toepassing is op de desbetreffende order, en dat aansluit bij dat van het erkende bedrijf;
c. de goederen of producten zijn goedgekeurd door de Directeur.

Artikel 83

Wijzigingen in de wijze van functioneren van het bedrijf worden zodanig voorbereid en uitgevoerd, dat het in artikel 81 bedoelde kwaliteitssysteem van de bestaande organisatie op hetzelfde niveau blijft en de kwaliteitscontrole, bedoeld in artikel 84, gewaarborgd is.

Artikel 84

1. Teneinde te verzekeren dat het kwaliteitssysteem naar behoren functioneert en producten van de juiste kwaliteit worden afgeleverd, beschikt het bedrijf en in het bijzonder de afdeling, belast met de kwaliteitscontrole, over de daartoe noodzakelijke gegevens, alsmede over een methode om het functioneren van het bedrijf regelmatig te beoordelen.
2. Zodra blijkt dat het kwaliteitssysteem tekort schiet, of de kwaliteit van producten onvoldoende dreigt te worden, worden door het bedrijf de noodzakelijke maatregelen ter verbetering getroffen.

Artikel 85

1. Het kwaliteitsbeleid wordt schriftelijk vastgelegd en beschikbaar gesteld aan alle belanghebbenden.
2. In een bedrijfshandleiding of een daarmee overeenkomende beschrijving wordt de wijze vastgelegd, waarop wordt voldaan aan de voorschriften, neergelegd in de artikelen 77 tot en met 90, 93 en 94.
3. Het bedrijf beschikt, indien dit naar de oordeel van de Directeur noodzakelijk is, over en maakt gebruik van een centrale handleiding, waarin de hoofdlijnen van en verwijzingen naar de bedrijfshandleiding zijn opgenomen, alsmede een beschrijving van belangrijke productieprocessen en de wijze waarop die gecontroleerd worden.
4. Het bedrijf draagt ervoor zorg dat de handleiding regelmatig op haar actualiteit wordt beoordeeld en, zo nodig, wordt bijgewerkt. De wijzigingen worden zo spoedig mogelijk aan de Directeur toegezonden.
5. Elk lid van het personeel wordt in kennis gesteld en kan naar behoefte steeds kennis nemen van de voor hem van belang zijnde delen van deze handleidingen. Wijzigingen van deze handleidingen worden tijdig bekend gemaakt aan het personeel dat met de desbetreffende delen van de handleidingen werkt.

Artikel 86

Het bedrijf draagt ervoor zorg dat de voorschriften, specificaties, normen en andere gegevens, die ingevolge de aanwijzingen van de Directeur van toepassing zijn op de materialen, producten en eindproducten, in het bedrijf aanwezig zijn.

Artikel 87

1. Het bedrijf draagt zorg voor een doelmatige en deugdelijke technische administratie. De gegevens daarin moeten, tegen uitwissen

beveiligd, worden vastgelegd en opgeslagen door daartoe bevoegd personeel; bij mutaties van gegevens moet de identiteit van degene die de wijziging invoert, worden vastgelegd.

2. De technische administratie is voorzien van een systeem om fouten te kunnen constateren en tijdig te corrigeren.

3. De technische administratie heeft betrekking op:

a. de uitgevoerde werkzaamheden en de wijze van uitvoering;
b. de verwerking van materialen en producten teneinde deze in elk stadium van de werkzaamheden te kunnen identificeren en opsporen en na aflevering de herkomst ervan te kunnen vaststellen;
c. de bedrijfs- en opslagtijden van materialen en producten, waarvoor dat van belang is;
d. de gegevens omtrent de uitgevoerde inspecties, keuringen en proeven;
e. de meetgegevens, betreffende de materialen en producten, indien de beoordeling ervan mede op grond van deze gegevens geschiedt;
f. de afgegeven bewijzen van goedkeuring, bedoeld in artikel 89.

Artikel 88

Teneinde de oorzaken van tekortkomingen in het ontwerp, de productie of het onderhoud te kunnen vaststellen tijdens het gebruik van door een erkend bedrijf geleverde producten worden de volgende gegevens ten minste gedurende de aangegeven termijn bewaard:

a. de tekeningen, specificaties en overige gegevens met betrekking tot de vervaardigde eindproducten: tien jaren nadat het laatste eindproduct is afgeleverd;
b. de inspectie—, keurings- en proefgegevens met betrekking tot de vervaardigde eindproducten: tien jaren na de aflevering;
c. de gegevens met betrekking tot onderhoud, revisie, herstelling en wijziging van producten: tien jaren na het beëindigen van de werkzaamheden;
d. de administratie, betreffende de afgegeven bewijzen van goedkeuring: tien jaren na de afgifte van het bewijs;
e. de ontvangen bewijzen van goedkeuring voor materialen en producten, die van derden zijn betrokken: tien jaren na de verwerking van deze materialen en producten.

Artikel 89

Materialen en producten, waarop de erkenning betrekking heeft, en die bestemd zijn om in Arubaanse of buitenlandse luchtvaartuigen te worden gebruikt of door derden te worden verwerkt, mogen niet voor gebruik of verwerking worden vrijgegeven zonder afgifte van een bewijs van goedkeuring.

Artikel 90

1. Een bewijs van goedkeuring als bedoeld in artikel 89, heeft uitsluitend betrekking op in het bewijs van erkenning vermelde materialen en producten. Het is slechts geldig, indien het volledig leesbaar en tegen uitwissen beveiligd is ingevuld en is ondertekend door een daartoe gemachtigd persoon, waartoe uitsluitend worden gerekend.

a. het hoofd van de afdeling, belast met de bewaking van de kwaliteit;
b. diens plaatsvervanger;
c. hiertoe door het bedrijf, met toestemming van de Directeur, aangewezen personen.

2. Het is de in het eerste lid bedoelde personen niet toegestaan een bewijs van goedkeuring te ondertekenen zonder zich in voldoende mate van de juistheid van de te ondertekenen verklaring te hebben

overtuigd.

Artikel 91

Een door een erkend bedrijf te hanteren bewijs van goedkeuring omvat in ieder geval:
a. de woorden "bewijs van goedkeuring, afgegeven ingevolge het door de Directie Luchtvaart van Aruba afgegeven bewijs van erkenning nr...," of "Certificate of approval, released in accordance with the approval by the Department of Civil Aviation of Aruba ref. Company approval no...", of een overeenkomstige verklaring in de Nederlandse of Engelse taal, alsmede het volgnummer van het bewijs van erkenning;
b. de naam van het bedrijf, zoals die op het bewijs van erkenning is vermeld;
c. het volgnummer van het bewijs van goedkeuring;
d. op welk eindproduct de goedkeuring betrekking heeft;
e. de constatering dat het eindproduct voldoet aan de eisen, gesteld in deze regeling;
f. onder welk nummer eventuele nadere gegevens omtrent het eindproduct in de administratie te vinden zijn;
g. de vermelding, door wie en op welke datum het bewijs is getekend.

Artikel 92

1. Een erkend bedrijf verleent medewerking aan de uitoefening van het overheidstoezicht op het bedrijf.
2. Indien een verbetering van het eindproduct of de kwaliteit van de werkzaamheden dan wel van het kwaliteitsbeleid of de uitvoering daarvan naar het oordeel van de Directeur noodzakelijk is, treft het bedrijf maatregelen ter verbetering met inachtneming van de door de Directeur ter zake gegeven voorschriften.
3. Indien in het kader van het in het eerste lid bedoelde toezicht een overheidsonderzoek wordt ingesteld, verleent het bedrijf daaraan, voor zover nodig, medewerking in de vorm van:
a. een intern onderzoek naar de gang van zaken in het bedrijf;
b. onderzoeken en proeven ten aanzien van de deugdelijkheid van het eindproduct;
c. het indienen en uitwerken van voorstellen ter verbetering;
d. het uitbrengen van een verslag van een door het bedrijf verricht onderzoek.
4. De kosten en het risico, verbonden aan een onderzoek als bedoeld in het derde lid, worden door het bedrijf gedragen, met uitzondering van de kosten van de van overheidswege voor dit onderzoek aangewezen personen en de door hen te dragen risico's.

Artikel 93

1. Een erkend bedrijf meldt aan de Directeur ieder ernstig gebrek dat door het bedrijf wordt geconstateerd:
a. bij een door het bedrijf geleverd product;
b. tijdens het productieproces van producten als bedoeld in onderdeel a;
c. bij een luchtvaartuig of een onderdeel of uitrustingsstuk daarvan.
2. Een in het eerste lid bedoelde melding wordt zo spoedig mogelijk, doch in elk geval binnen 72 uur na de ontdekking of het bekend worden ervan schriftelijk aan de Directeur gemeld op de door deze bepaalde wijze. De melding gaat vergezeld van een zo volledig mogelijke beschrijving van hetgeen werd geconstateerd en een opgave van de overige van belang zijnde gegevens; indien de gebeurtenis een ernstig ge-

brek in het ontwerp betreft, wordt het geval op de meest snelle wijze gemeld.

3. Indien als gevolg van de in het eerste lid bedoelde gebreken de Directeur twijfelt aan de luchtwaardigheid van de betrokken producten, en indien naar zijn oordeel maatregelen ter verbetering in de vorm van een wijziging van het luchtvaartuig, het onderdeel, uitrustingsstuk of ontwerp daarvan noodzakelijk zijn, draagt het bedrijf ervoor zorg dat een voorstel voor wijziging van het product met een aanvraag voor goedkeuring wordt ingediend bij de Directeur. Nadat het voorstel is goedgekeurd, draagt het bedrijf ervoor zorg dat de voor de uitvoering van de wijziging noodzakelijke gegevens ter beschikking worden gesteld van de eigenaren of houders van de door het bedrijf vervaardigde of ontworpen luchtvaartuigen, onderdelen of uitrustingsstukken daarvan waarop het wijzigingsvoorstel van toepassing is.

Artikel 94

1. Een erkend bedrijf beschikt over een systeem waarmee informatie kan worden verzameld en geanalyseerd met betrekking tot het te verwachten operationele gedrag van het eindproduct teneinde, waar nodig, verbeteringen in het ontwerp, de productie of de onderhoudsvoorschriften aan te brengen.

2. Wijzigingen van producten en onderhoudsvoorschriften, die naar het oordeel van de Directeur of van het bedrijf de veiligheid ten goede komen, worden door het bedrijf bekend gemaakt aan de gebruikers of houders van die producten.

Artikel 95

Een erkend bedrijf draagt ervoor zorg dat het vermelden van het feit dat het bedrijf is erkend, uitsluitend geschiedt met betrekking tot de op het bewijs van erkenning aangegeven werkzaamheden, en dat het vermelden van dit feit in verklaringen, publicaties en geschriften geen aanleiding kan geven tot misverstanden over de werkzaamheden waarvoor de erkenning is verkregen.

TITEL II Acceptatie van ingevolge JAR-145 erkende bedrijven

Artikel 96

1. Een onderhoudsbedrijf dat door de Verenigde Europese luchtvaartautoriteiten is erkend ingevolge JAR—145, wordt in Aruba erkend.

2. Ter verkrijging van het bewijs van erkenning dient een onderhoudsbedrijf als bedoeld in het eerste lid, door tussenkomst van de houder van de luchtvaartuigen die door dat bedrijf worden onderhouden, een schriftelijke aanvraag in bij de Directeur.

3. Bij de aanvraag verstrekt het onderhoudsbedrijf:

a. een exemplaar van het handboek, bedoeld in JAR-145.70, alsmede een verwijzing van de nummers van de paragrafen en subparagrafen van JAR-145 naar het handboek en
b. een exemplaar van het te gebruiken certificaat van vrijgave voor gebruik, bedoeld in JAR-145.50.

Artikel 97

1. De geldigheidsduur van de erkenning in Aruba van een bedrijf als bedoeld in artikel 96, eerste lid, is gelijk aan de periode waarvoor de JAR-145-erkenning van dat bedrijf geldt, met een maximum van twee jaar.

2. Na het verstrijken van de in het eerste lid bedoelde termijn

kan de erkenning telkens opnieuw voor ten hoogste twee jaren worden verlengd.

Artikel 98

1. Bij verlenging van een bewijs van erkenning als bedoeld in artikel 96, tweede lid, is artikel 96, derde lid, van toepassing, met dien verstande dat kan worden volstaan met aan te geven, welke veranderingen zich hebben voorgedaan ten aanzien van de gegevens die voor de laatst verleende erkenning zijn ingediend. Tevens wordt bij het verzoek om verlenging gevoegd een door het bedrijf zelf verrichte evaluatie van de eigen activiteiten, waarin staat aangegeven, op welke wijze de eigen activiteiten aan JAR-145 voldoen, alsmede:
a. welke wijzigingen ten aanzien van de in dit artikel en JAR-145 genoemde onderwerpen zich hebben voorgedaan sinds de laatste verlening van de erkenning;
b. welke belangrijke ontwikkelingen er eventueel binnen twee jaar te verwachten zijn binnen het bedrijf, verband houdende met de erkenning.

2. Teneinde de termijn van geldigheid tijdig te kunnen verlengen wordt de aanvraag hiertoe niet meer dan twaalf weken en niet minder dan acht weken voor het verstrijken van de termijn van geldigheid ingediend.

Artikel 98a

De artikelen 70, 71 en 72 zijn bij toepassing van artikel 98 van overeenkomstige toepassing.

TITEL III Erkenning van niet ingevolge JAR-145 erkende bedrijven

Artikel 98b

1. Een geldig bewijs van erkenning van een buitenlands onderhoudsbedrijf, afgegeven door de bevoegde autoriteiten van een lidstaat of een ander land van het Koninkrijk, kan onder door de Directeur te stellen voorwaarden van waarde worden verklaard.

2. Op de vanwaardeverklaring, bedoeld in het eerste lid, zijn de voorschriften van Titel I van dit hoofdstuk van overeenkomstige toepassing.

HOOFDSTUK IV

VEREISTEN VOOR TECHNISCH PERSONEEL

TITEL I Algemene bepalingen

Artikel 99

1. Ten behoeve van het verrichten van werkzaamheden, gericht op het in luchtwaardige toestand houden van luchtvaartuigen, kunnen door de Directeur aan grondpersoneel bewijzen van bevoegdheid als grondwerktuigkundige worden afgegeven, indien het voldoet aan de voorschriften van Titel II.

2. Een bewijs van bevoegdheid als grondwerktuigkundige geeft de houder de bevoegdheid om zonder toezicht dát onderhoud aan luchtvaartuigen te verrichten, dat is voorgeschreven in artikel 43, tweede lid, om toezicht te houden op die werkzaamheden en om het verslag, bedoeld in artikel 43, vijfde lid, te ondertekenen.

3. Slechts grondwerktuigkundigen die in het bezit zijn van bewijs

van bevoegdheid op grond van artikel 101 of een gelijkstelling op grond van artikel 101a, kunnen voor een houder van een vergunning, bedoeld in artikel 13 van de Luchtvaartverordening, de werkzaamheden uitvoeren, bedoeld in het tweede lid.

Artikel 100

1. De houder van een bewijs van bevoegdheid als grondwerktuigkundige geeft aan de Directeur kennis van verlies van zijn bewijs.
2. Op eerste vordering van een ambtenaar als bedoeld in artikel 23, vierde lid, van de Luchtvaartverordening legt de houder van een voor grondpersoneel afgegeven bewijs van bevoegdheid de bij of krachtens deze beschikking vereiste bescheiden over.

TITEL II Bewijzen van bevoegdheid;

Afdeling 1. Bewijzen van bevoegdheid

Artikel 101

1. Een bewijs van bevoegdheid voor grondwerktuigkundigen wordt verleend aan degene die:
a. de leeftijd van achttien jaren heeft bereikt;
b. met goed gevolg de examens heeft afgelegd ter zake van de krachtens het Landsbesluit luchtvaartexamens (AB 1993 no. GT 17) vereiste kennis en bekwaamheid;
c. de in Annex 1, Hoofdstuk 4, van het Verdrag bedoelde ervaring bezit en een praktijkervaring van ten minste vierentwintig maanden.
2. Het model van bewijs van bevoegdheid voor grondwerktuigkundigen is opgenomen in de bij deze regeling behorende bijlage J.

Afdeling 2. Gelijkstelling

Artikel 101a

1. Bewijzen van bevoegdheid kunnen worden afgegeven op grond van door buitenlandse autoriteiten afgegeven bewijzen van bevoegdheid, indien naar het oordeel van de Directeur deze bewijzen voldoen aan eisen die ten minste gelijk zijn aan die, omschreven in Annex 1, Hoofdstuk 4, van het Verdrag.
2. Op een krachtens het eerste lid afgegeven bewijs van bevoegdheid worden de bevoegdheden aangegeven, die het gelijkgestelde bewijs van bevoegdheid mede omvat.
3. Een gelijkstelling kan worden geweigerd, indien het bevoegde gezag van het land waar het desbetreffende bewijs van bevoegdheid is afgegeven, weigert Arubaanse bewijzen van bevoegdheid te erkennen.
4. Na afgifte van een gelijkgesteld bewijs van bevoegdheid wordt dat bewijs beschouwd als een bewijs van bevoegdheid als bedoeld in artikel 101.
5. De artikelen 103 tot en met 108 zijn van overeenkomstige toepassing.

Afdeling 3. Vanwaardeverklaring

Artikel 102

1. Een geldig bewijs van bevoegdheid, afgegeven door de bevoegde autoriteiten van een lidstaat of een ander land van het Koninkrijk, kan onder door de Directeur te stellen voorwaarden van waarde worden verklaard.

2. De vanwaardeverklaring, bedoeld in het eerste lid, is slechts van kracht, indien de houder het geldige buitenlandse bewijs in zijn bezit heeft.

3. De artikelen 103 tot en met 108 zijn van overeenkomstige toepassing.

Afdeling 4. Overige bepalingen

Artikel 103

De termijn van geldigheid van een bewijs van bevoegdheid als grondwerktuigkundige bedraagt vierentwintig maanden, met dien verstande dat het bewijs zijn geldigheid behoudt tot en met de laatste dag van de laatste maand van geldigheid.

Artikel 104

1. De termijn van geldigheid van een bewijs van bevoegdheid kan telkens worden verlengd voor ten hoogste vierentwintig maanden. Verlenging vindt slechts plaats, indien de houder overeenkomstig het derde lid heeft aangetoond dat hij zijn bekwaamheid heeft behouden; indien hij daartoe niet in staat is, geschiedt de verlenging niet, dan nadat de houder opnieuw met goed gevolg een volledig of gedeeltelijk examen voor het desbetreffende bewijs heeft afgelegd.

2. De verlenging van de termijn van geldigheid van een bewijs van bevoegdheid wordt ten minste veertien dagen voor het verstrijken van de op het bewijs vermelde termijn van geldigheid aangevraagd. Een bewijs van bevoegdheid waarvan de termijn van geldigheid is verstreken, kan opnieuw geldig worden verklaard, nadat is gebleken dat de betrokkene voldoet aan de eisen voor de afgifte van het bewijs van bevoegdheid.

3. De aanvrager moet gedurende de vierentwintig maanden, onmiddellijk voorafgaande aan de datum van de aanvraag, ten minste zes maanden een functie hebben uitgeoefend bij een vliegtuigonderhoudsbedrijf als zelfstandig grondwerktuigkundige ten aanzien van de categorieën en typen vliegtuigen, voortstuwingsinrichtingen en vliegtuiginstallaties, waarop de aanvraag betrekking heeft.

Artikel 105

1. Bij twijfel aan geschiktheid van de houder van een bewijs van bevoegdheid kan de Directeur bepalen dat de betrokkene zich opnieuw aan een geheel of gedeeltelijk examen zal moeten onderwerpen.

2. De houder van een bewijs van bevoegdheid, dat krachtens de Regeling luchtvaartsancties is geschorst, zendt het in zijn bezit zijnde exemplaar van het geschorste bewijs onverwijld na de ontvangst van de in het eerste lid bedoelde kennisgeving aan de Directeur.

3. Indien de schorsing niet alle in het bewijs vermelde bevoegdheden omvat, wordt het bewijs, nadat de geschorste bevoegdverklaringen zijn doorgehaald of weggelaten, aan de betrokkene teruggezonden.

4. Een schorsing wordt opgeheven:

a. indien het in het eerste lid bedoelde examen met gunstig gevolg is afgelegd;
b. indien de betrokkene de vereiste aanvullende ervaring bezit.

5. Na opheffing van een schorsing wordt het bewijs van bevoegdheid door de Directeur aan betrokkene teruggezonden.

Artikel 106

1. De houder van een bewijs van bevoegdheid, dat krachtens de Re-

geling luchtvaartsancties is ingetrokken, zendt dat bewijs onverwijld na de ontvangst van de kennisgeving daarvan aan de Directeur.

2. Indien de intrekking niet alle in het bewijs vermelde bevoegdheden omvat, wordt het bewijs, nadat de ingetrokken bevoegdverklaringen zijn doorgehaald of weggelaten, door de Directeur aan de betrokkene teruggezonden.

Artikel 107

Artikel 12 is van overeenkomstige toepassing op een bewijs van bevoegdheid, een bewijs van gelijkstelling en een vanwaardeverklaring als bedoeld in de artikelen 101, 101a en 102.

Artikel 108

De aanvraag voor afgifte, verlenging van de termijn van geldigheid of vernieuwing van een bewijs van bevoegdheid of bevoegdverklaring geschiedt door indiening bij de Directeur van een volledig ingevuld en door de aanvrager ondertekend formulier, waarvan exemplaren kosteloos bij de Directie Luchtvaart verkrijgbaar zijn.

TITEL III Categorieën bevoegdverklaringen

Artikel 109

1. Bewijzen van bevoegdheid en gelijkstelling, alsmede vanwaardeverklaringen worden ingericht overeenkomstig Annex 1, Hoofdstuk 4, van het Verdrag. .

2. Zij dragen een of meer van de navolgende kenmerken:
- voor vliegtuigen en voortstuwingsinstallaties van een bepaalde categorie en type, met uitzondering van de werkzaamheden waarvoor een bevoegdverklaring CEF of DG is vereist: AB;
- voor instrumenten zonder elektronische hulpapparatuur, klimaatregeling en elektrische installaties voor vliegtuigen van alle categorieën waarvoor bewijzen van bevoegdheid zijn ingesteld: CEF;
- voor automatische vluchtgeleidingssystemen, alsmede communicatie-, navigatie- en identificatie-installaties voor vliegtuigen van alle categorieën waarvoor bewijzen van bevoegdheid zijn ingesteld: DG.

Artikel 110

De in artikel 109 bedoelde categorieën worden naar soort en gewicht als volgt ingedeeld:
- vleugelvliegtuigen met één zuigermotor, zonder drukkajuit: 1Z;
- vleugelvliegtuigen met één turbinemotor, zonder drukkajuit: 1T;
- vleugelvliegtuigen van een in het bewijs van bevoegdheid vermeld type, met een toegelaten totaalgewicht van ten hoogste 5700 kg, met meer dan één zuigermotor en uitgerust met een drukkajuit: 2Z;
- vleugelvliegtuigen van een in het bewijs van bevoegdheid vermeld type, met een toegelaten totaalgewicht van ten hoogste 5700 kg, met meer dan één turbinemotor en uitgerust met een drukkajuit: 2T;
- hefschroefvliegtuigen van een in het bewijs van bevoegdheid vermeld type, met een toegelaten totaalgewicht van ten hoogste 2700 kg, met één of meer zuigermotoren: 3Z;
- hefschroefvliegtuigen van een in het bewijs van bevoegdheid vermeld type, met een maximaal toegelaten totaalgewicht van ten hoogste 2700 kg, met één of meer turbinemotoren: 3T.

HOOFDSTUK V

ZEND- EN ONTVANGSTVERGUNNING

Artikel 111

1. Het is verboden te vliegen met een Arubaans luchtvaartuig dat is uitgerust met een zend- of ontvangstinstallatie, zonder dat voor deze installatie een vergunning is verleend.

2. Voor een in Aruba ingeschreven verkeersvlucht is de uitrusting met een bedrijfsklare zend- en ontvangstinstallatie verplicht.

Artikel 112

1. Een vergunning als bedoeld in artikel 111, eerste lid, wordt door de eigenaar of houder van het luchtvaartuig aangevraagd bij de Directeur, die na goedkeuring van de installatie door of vanwege de directeur van de Directie Telecommunicatiezaken de radiovergunning verleent en zulks aantekent in een daarvoor bestemd register.

2. Het model van een vergunning als bedoeld in artikel 111, eerste lid, is opgenomen in de bij deze regeling behorende bijlage K; het wordt afgegeven op papier dat over de volle breedte voorzien is van een afbeelding van het wapen van de Directie Luchtvaart.

Artikel 113

Bij wijziging of vervanging van de zend- en ontvangstinstallatie geeft de eigenaar of houder hiervan kennis te aan de Directeur, waarop opnieuw een keuring plaatsvindt.

HOOFDSTUK VII

SLOTBEPALINGEN

Artikel 114

1. Deze regeling en het landsbesluit, houdende algemene maatregelen, van 29 september 1995 (AB 1995 no. 70) tot intrekking van het Luchtvaartbesluit (AB 1989 no. GT 59) treden in werking op de dag na die van de plaatsing van deze regeling in het Afkondigingsblad van Aruba.

2. Zij kan worden aangehaald als Regeling luchtwaardigheid.

BIJLAGE A

MODEL VAN HET BEWIJS
VAN LUCHTWAARDIGHEID

No.	**ARUBA** **DEPARTMENT OF CIVIL AVIATION** **Ministry of Transport and Communication**	This certificate must be in the aircraft when operated
CERTIFICATE OF AIRWORTHINESS		
1. Nationality and Registration Mark	2. Manufacturer and Manufacturer's Designation of Aircraft	3. Aircraft Serial No.
4. Categories	Class (afbeelding van het wapen van de Directie Luchtvaart)	
5. This Certificate of Airworthiness is issued pursuant to the Convention on International Civil Aviation of 7 December 1944, and the regulations given by or by the virtue of the Aviation Act of Aruba, in respect of the abovementioned aircraft which is considered to be airworthy when maintained and operated in accordance with the foregoing and the pertinent approved Flight Manual.		
Date of issue Expiry date	The Director of Civil Aviation Signature	

BIJLAGE B

BIJZONDERE VOORSCHRIFTEN VOOR VLEUGELVLIEGTUIGEN IN DE CATEGORIE T

Deel I

Afwijkingen van FAR—25

De paragrafen 25,1 (b) en 25,2 van de Afdeling A—General zijn niet van toepassing.

Deel II

Engelstalige aanvullingen op FAR—25

1. Performance

Information on wet landing distance shall be supplied; in addition to dry take-off data, information shall be supplied to enable take-off data to be selected suitable for runways other than dry.

Acceptable means of compliance (A.M.C.)
A wet runway is defined as a runway that is thoroughly soaked with no major areas of measurable depth of water covering the runway.

For landing distance on a wet runway a 15% increment may be applied on the dry landing distance presented in the Aeroplane Flight Manual, provided this landing distance includes the correction factor of FAR 121.195(b).

For take-off it is intended to cover also the case of runways contaminated with standing water, slush and/or snow. The precise method of compliance is to be decided in consultation with the Department of Civil Aviation of Aruba.

2. Flight qualities

2.1. Stickforce (g)

Within the flight envelope stickforces shall increase progressively with normal accelerations and speeds. The stickforces shall be not so heavy, that they hamper the handling qualities of the aeroplane and not so light, that they can easily lead to overstressing of the airframe.

A.M.C.
Information should be provided on the relation of stickforce versus loadfactor througout the flight envelope for at least the most critical conditions and configurations. Calculated data supported by flighttest is acceptable.

2.2. Control during turns

It should be possible to roll the aeroplane from 30 degrees bank to 30 degrees bank in the reverse direction, within 11 seconds in the take-off and 7 seconds in the landing configuration.

A.M.C.

Test conditions:
- take-off flight path configuration, one engine inoperative with speed V_2 and take-off power or thrust;
- landing configuration with speed 1.3 V_s.

2.3. High speed characteristics

Maximum operational altitudes shall be established, which provide sufficient manoeuvrability under operational circumstances.

A.M.C.

For various weights the altitudes should be defined as function of the velocity where the initial buffet will occur when applying a g-load of 1.3.

2.4. Out-of-trim conditions

In case of the possibility of inadvertent operation of a system, such as a powered trim system, the following should be considered:

a. the disturbances that this inadvertent operation can cause;
b. the reduction in manoeuvrability, which can result from an unwanted mistrionming; and
c. the combined effect of the above two factors upon the ability to return to normal flight.

A.M.C.

Compliance with FAR 25.255 Amendment 42 is considered acceptable.

3. Structures

3.1. Fail-safe and safe life

Those parts of the structure, whose failure could result in catastrophic failure of the aeroplane, must be evaluated both for fail-safe and safe life. In the event that any repeated load—testing, necessary to support this evaluation is not concluded at the issuance of the type certificate, at least one year of safe operation should be substantiated at the time of certification. In order not to invalidate the type-certificate the fatigue substantiation should stay sufficiently ahead of the service exposure of the leadaeroplane.
The fail-safe strength should be at least 100% of limit load.

Note: This requirement emphasizes the fact that safe life and fail-safe characteristics are complemen-

tary. Especially it is necessary to bear in mind that factors, other than those covered by design, might seriously compromise the strength of a structure that was only shown to have a safe-life. On the other hand, the actual strength of a structure which is only shown to be fail-safe, might be compromised, if components had unduly short lives.

3.2. Round-the-clock gust conditions

For empennage arrangements, where the horizontal tail surfaces have appreciable dihedral or are supported by vertical tail surfaces, the surfaces and supporting structure must be designed for gust velocities, specified below, acting at any orientation at right angles to the flight path:

a. Positive (up) and negative (down) rough air gusts of 66 fps at V_B must be considered at altitudes between sea-level and 20.000 ft; the gust velocity may be reduced linearly from 66 fps at 20.000 ft to 38 fps at 50.000 ft;
b. Positive and negative gusts of 50 fps at V_C must be considered at altitudes between sealevel and 20.000 ft; the gust velocity may be reduced linearly from 50 fps at 20.000 ft to 25 fps at 50.000 ft;
c. Positive and negative gusts of 25 fps at V_D must be considered at altitudes between sealevel and 20.000 ft; the gust velocity may be reduced linearly from 25 fps at 20.000 ft to 12.5 fps at 50.000 ft.

Note: Due account should be taken of the appropriate aerodynamic distribution and the response of the aeroplane.

3.3. Dynamic calculations

If it can be expected that, due to the dynamic stability and flexibility characteristics of the aeroplane, continuous turbulence may generate critical design conditions, this type of turbulence should be investigated with power spectral methods. When yawdampers or other stability augmenting-devices are installed, the continuous gust characteristics should be investigated both with these devices on and off.

<u>A.M.C.</u>

Appendix G, to FAR 25, is acceptable to show compliance with this special condition. However, in case the design envelope analysis criteria are used and a value of $U\sigma$ is selected less than 85 fps under the provisions of Appendix G(b)(3)(c), particular emphasis will be put on the assessment to support this choice.

4. Design and construction

4.1. Bird strike damage

The aeroplane must be designed to assure capability of continued safe flight and landing of the aeroplane after impact with a 4 lb bird, when the velocity of the aeroplane (relative to the bird along the aeroplane's flight path) is equal to V_C at

sealevel or 0.85 V_C at 8000 ft, whichever is the more critical. Compliance may be shown by analysis only when based on tests carried out on sufficiently representative structures of similar design.

A.M.C.

Consideration should be given in the early stages of the design to the installation of items in essential services, such as control system components, and items which, if damaged, could cause a hazard, such as electrical equipment. As far as practicable, such items should not be installed immediately behind areas, liable to be struck by birds.

4.2. Flutter

Full scale flight flutter tests at speeds up to V_{DF}/M_{DF} for the critical aeroplane flutter modes must be conducted when:

a. M_D is equal to or greater than 0.8 M;
b. the adequacy of flutter analysis and wind tunnel tests have not been stablished by previous experience with aircraft having similar design features; or
c. the conditions specified in sub-paragraph (1) or (2) of this paragraph exist and modifications to the type design have a significant effect on the critical flutter modes.

5. Equipment, systems and installations

5.1. Altimeters

All flight and navigation instruments must perform its intended function under any foreseeable operating condition. The presentation must be clear and unambiguous.

A.M.C.

In pressurized aircraft the use of so called three pointer altimeters is prohibited. For aircraft, certified for a minimum crew of one pilot, this additional technical requirement is applicable to that pilot station only.

5.2. Hand fire extinguishers

Hand fire extinguishers and their extinguishing agents must be of a type, approved by the Department of Civil Aviation.

A.M.C.

FAA Advisory Circular 20-42 C is an acceptable means of compliance for this additional technical requirement, with the exception that use of powder agents is not permitted in crew compartments or confined areas.

6. Category II and III operations

With respect to the airworthiness certification criteria of aeroplanes for category II and III operations, AC 120-29, AC 120-28C, AC 20-57A and the following additional requirements apply.

6.1. For category II operations the following applies:

a. autopilot runaway testing according to the deviation profile method, minimum disengage height determination and

relevant aeroplane flight manual information has to be in accordance with FAA AC 25.1329-IA;

b. attitude gyro indicators with calibrated pitch markings only for go-around guidance are not permitted;

c. go-around guidance should not lead to an unsafe flight condition during the go-around phase;

<u>A.M.C.</u>

Go-around guidance with a fixed pitch attitude reference should be assessed during minimum thrust/weight conditions with one engine inoperative. The guidance may not lead to an unacceptable speed decay.

d. a radio altimeter with dual displays has to be used as a minimum;

e. as a minimum, fail-passive autoland is required for widebody aircraft;

f. an aural autopilot disconnect warning must be provided.

6.2. For category III operations the following:

a. autopilot runaway testing according to the deviation profile method, minimum disengage height determination and relevant aeroplane flight manual information has to be in accordance with the FAA AC 25.1329-IA;

b. attitude gyro indicators with calibrated pitch markings only for go-around guidance are not permitted;

c. go-around guidance should not lead to an unsafe flight condition during the go-around phase.

<u>A.M.C.</u>

Go-around guidance with a fixed pitch attitude reference should be assessed during minimum thrust/weight conditions with one engine inoperative. The guidance may not lead to an unacceptable speed decay.

BIJLAGE C

BIJZONDERE VOORSCHRIFTEN VOOR

VLEUGELVLIEGTUIGEN IN DE CATEGORIEEN N, U, A EN C

Deel I

Afwijkingen van FAR-23

De paragrafen 23.1(b) en 23.2 van Afdeling A—General zijn niet van toepassing, terwijl in paragraaf 23.3(d) de voorschriften voor de luchtvaartuigen categorie c alleen van toepassing zijn op tweemotorige toestellen.

Deel II

Engelstalige aanvullingen op Far—23

1. General

1.1 Aeroplanes in the normal, utility and acrobatic categories must comply with the additional technical requirements mentioned under sections 2, 3, 4, 5.2, 5.3, 6.2 and 6.3 below.

1.2 In addition to 1.1., commuter category aeroplanes must comply with the additional technical requirements mentioned under sections 5.1 and 6.1 below.

1.3 In addition to 1.1. and 1.2., aeroplanes with a passenger seating configuration, excluding pilot seats, of 10 seats or more, must comply with the additional technical requirements mentioned under section 7 below.

2. Flight

2.1. Stall warning (ref. JAR 23.207(b))

The stall warning may be furnished either through the inherent aerodynamic qualities of the aeroplane or by a device that will give clearly distinguishable indications under expected conditions of flight. However, a visual stall warning device that requires the attention of the crew within the cockpit is not acceptable by itself.

3. Powerplant

3.1. Fuel system (ref. JAR 23.1309(b)(3))

Warning information must be provided to alert the crew to unsafe system operations conditions and to enable them to take appropriate corrective actions.

Acceptable means of compliance (A.M.C.)

If in a multi-engined aeroplane more than one en-

gine can draw fuel from one tank, sufficient provisions (for instance, a low level fuel warning) must be incorporated to safeguard against a multi-engine failure due to fuel starvation.

3.2. Powerplant fire protection (ref. JAR 23.1189(c))

Power-operated valves must have means to indicate to the flight crew, when the valve has reached the selected position.

4. Design and construction

4.1. Lightning protection (ref. JAR 23.867)

a. The aeroplane must be protected against catastrophic effects from lightning.
b. For metallic components, compliance with paragraph (a) of this section may be shown by:
   1°. bonding the components properly to the airframe, or
   2°. designing the components so that a strike will not endanger the aeroplane.
c. For nonmetallic components, compliance with paragraph (a) of this section may be shown by:
   1°. designing the components to minimize the effect of a strike, or
   2°. incorporating acceptable means of diverting the resulting electrical current so as not to endanger the aeroplane.

4.2. Seats, safety belts and harnesses

Each front seat/restraintsystem and each seat/restraintsystem that makes more than an 18 degree angle with the vertical plane, containing the centerline, must consist of a seat, safety belt and shoulder harness, that is designed to provide occupant protection under the emergency landing conditions required in JAR 23.561(b)(2) as referenced below.
The occupants experiences the static inertia loads corresponding to the following ultimate load factors:
- upward, 3.0g for normal, utility and commuter category aeroplanes, or 4.5g for acrobatic aeroplanes;
- forward, 9.0g;
- sidewards, 1.5g.

For a seat restraintsystem that makes more than an 18 degree angle with the vertical plane, containing the centerline, an energy absorbing rest that will support the arms, shoulders, head and spine, providing occupant protection under the emergency landing conditions required in JAR 23.561(b)(2) as referenced above, may be used (in addition to the required safety belt) instead of a shoulder harness.

5. Equipment, systems and installations

5.1 Hand fire extinguishers (ref. JAR 23.851)

Hand fire extinguishers and their extinguishing agents must be of a type, approved by the Department of Civil Aviation. The

operation of hand extinguishers must be straight forward and easy, whereby the design must allow one—hand aiming and triggering and intermittent operation.
The following extinguisher agents are approved:
- water with a suitable anti-freeze agent;
- carbon dioxide;
- bromotrifluoromethane (BF);
- bromochlorodifluoromethane (BCF).

For commuter category aeroplanes, the following applies:

a. at least one hand fire extinguisher must be readily accessible in the pilot compartment, and
b. at least one hand fire extinguisher must be located conveniently in the passenger compartment,
c. for hand fire extinguishers, the following applies:
   1°. the types and quantities of each extinguishing agent used must be appropriate to the kinds of fire likely to occur where that agent is to be used, and
   2°. each extinguisher for use in a personnel compartment must be designed to minimize the hazard of toxic gas concentrations.

5.2. Electrical systems

5.2.1. Starter circuit (ref. JAR 23.1365(f))

Where the starter circuit cannot be protected by a circuit protection device or other overload protection it shall not cause a fire hazard under fault conditions.

<u>A.M.C</u>.
Acceptable means of compliance with this requirement are:
- a manual starter isolation switch in series with the starter relay, or
- two starter relays in series, or
- a visual indication on the instrument panel when and as long as the starter circuit is under current (indication must not be dimmable), or
- any other, approved bij the Department of Civil Aviation method.

5.2.2. Ni-cad battery installations (ref. JAR 23.1353(g))

Nickel—cadmium battery installations capable of being used to start an engine or auxiliary power unit must have:

a. a system to control the charging rate of the battery automatically so as to prevent battery overheating, or
b. a battery temperature sensing and over temperature warning system with a means for disconnecting the battery from its charging source in the event of an over temperature condition, or
c. a battery failure sensing and warning system with a means for disconnecting the battery from its charging source in the event of battery failure.

5.3 Flight and navigation instruments

All flight and navigation instruments must perform its intended

function under any foreseeable operating condition. The presentation must be clear and unambiguous.

A.M.C.

In pressurized aircraft the use of so called three pointer altimeters is prohibited. For aircraft certified for a minimum crew of one pilot, this additional technical requirement is applicable to that pilot station only.

6. Structures

6.1. Bird strike damage (ref. JAR 23.775(g)(1))

For commuter category aeroplanes windshield panes, directly in front of the pilot(s) in the normal conduct of their duties, and the supporting structure for these panes must withstand, without penetration, the impact of a two-pound bird, when the velocity of the aeroplane, relative to the bird along the aeroplanes flight path, is equal to the aeroplanes maximum approach flap speed.

6.2. Fatigue evaluation (ref. JAR 23.571(a)(1), JAR 23.572(a)(1))

6.2.1. Pressurized cabin

The strength, detail design and fabrication of the pressure cabin must be evaluated as follows.
A fatigue strength investigation, in which the structure is shown by tests or by analysis, supported by test evidence, to be able to withstand the repeated loads of variable magnitude expected in service.

6.2.2. Wing, empennage and associated structures

Unless it is shown that the structure, operating stress level, materials and expected uses are comparable, from a fatigue standpoint, to a similar design that has had extensive satisfactory service experience, the strength, detail design and fabrication of those parts of the airframe structure, whose failure would be catastrophic, must be evaluated as follows.
A fatigue strength investigation, in which the structure is shown by tests or by analysis supported by test evidence to be able to withstand the repeated loads of variable magnitude expected in service.

6.3. Fail-safe flutter (ref. JAR 23.629(d) and (f)(2))

For aeroplanes that do not meet the criteria a, b and c below, freedom from flutter, control reversal and divergence up to V_d/M_d must be shown after the failure, malfunction or disconnection of any single element in the primary flight control system, any tab control system or any flutter damper:

a. V_d/M_d for the aeroplane is less than 260 knots (EAS) and less than Mach 0.5;
b. the wing and aileron flutter prevention criteria, as represented by the wing torsional stiffness and aileron balance criteria, are limited to use to aeroplanes without large mass contractions (such as engines, floats, or fuel tanks in outer wing panels) along the wing span; and

c. the airplane:
   1°. does not have a T-tail or other unconventional tail configurations;
   2°. does not have unusual mass distributions or other unconventional design features that effect the applicability of the criteria; and
   3°. has fixed-fin and fixed stabilizer surfaces.

7. Aeroplanes with a passenger seating configuration, excluding pilot seats, of 10 seats or more

Aeroplanes that have a passenger seating configuration, excluding pilot seats, of 10 seats or more, must comply with FAR 135.169(b) and (c), Amendment 21.
Additionally, compliance must be shown with the following JAR-23 paragraphs (issue 1):

- JAR 23.783	Doors
- JAR 23.851	Fire extinguishers
- JAR 23.853	Passenger and crew compartment interiors
- JAR 23.1309	Equipment, systems and installations
- JAR 23.1457	Cockpit voice—recorders
- JAR 23.1459	Flight—recorders

In lieu of the referenced FAR Part 25 paragraphs in SFAR 41C, the following JAR-25 paragraphs apply:

- JAR 25.121(d)	Discontinued approach
- JAR 25.1533(a)(2)	Additional operations limitations maximum landing weights
- JAR 25.105(d)	Take-off data
- JAR 25. 111	Take-off path
- JAR 25.113(a)	Take-off distance and take-off run
- JAR 25.115	Net take-off flight path
- JAR 25.335(d)	Designed speed for maximum gust intensity
- JAR 25.341(a)(1)	Gust loads
- JAR 25.351(b)	Yawing conditions, lateral gust
- JAR 25.83 1 (b)	Ventilation
- JAR 25.903(c)	Control of engine rotation
- JAR 25.903(e)	Restart capability
- JAR 25.1521(e)	Powerplant limitations, ambient temperature.

BIJLAGE D

BIJZONDERE VOORSCHRIFTEN VOOR

TYPE—HEFSCHROEFVLIEGTUIGEN IN DE CATEGORIE A OF B

Deel I

Afwijkingen van FAR—29

Afdeling A—General is niet van toepassing, terwijl de voorschriften van paragraaf 29—141 worden vervangen door de Directeur te stellen voorschriften.

Deel II

Engelstalige aanvullingen op FAR—29

1. Lightning protection

The airplane with its systems must be designed to prevent catastrophic effects of a lightning strike, or acceptable means must be incorporated to prevent catastrophic effects.

2. Powerplant

2.1 Fuel system

If in a multi-engined aircraft more than one engine can draw fuel from one tank, sufficient provisions must be incorporated to safeguard against a multi-engine failure due to fuel starvation.

2.2 Powerplant fire protection

Flammable fluid shut-off mean power operated valves must have means to indicate the flight crew, when the valve has reached the selected position.

2.3 Transmission

For gear boxes in the transmission system the following applies:
a. in case of loss of the lubricant, the pilot must get (a) clear indication(s) or warning(s) of this malfunction;
b. the flight manual must contain data on the remaining safe endurance of the flight after the appearance of these indication(s) or warning(s).

3. Equipment

3.1 Hand fire extinguishers

Hand fire extinguishers and their extinguishing agents must be

of a type, approved by the Department of Civil Aviation.
The following extinguisher agents are approved:

- water with a suitable anti-freeze agent,
- carbon dioxide,
- bromotrifluoromethane (BF),
- bromochlorodifluoromethane (BCF).

The type and quantities of agent(s) are to depend on the number of location of fire extinguishers on board and likely kind(s) of fire(s).

3.2 Electrical systems

3.2.1 Starter relays

Failure of the starter relay contacts to open on release of the cockpit starter switch may not result in overheating of electrical cables or the starter motor.

3.2.2 Ni-cad battery installations

Nickel—cadmium battery installations, capable of being used to start an aircraft engine or auxiliary power unit must comply with FAA AD nr 72-19-4 f(l) through f(3).

3.2.3 Electrical connections

Electrical connections must be such, that the risk to work loose through vibrations or through pulling forces in wiring as may, eventually unwillingly, be applied during inspection and maintenance or through movements or accelerations in flight, is minimal.

BIJLAGE E

BIJZONDERE VOORSCHRIFTEN VOOR HEFSCHROEFVLIEGTUIGEN IN DE CATEGORIE N

Deel I

De paragrafen 27.1 (b) en 27.2 van Afdeling A-General zijn niet van toepassing.

Deel II

Engelstalige aanvullingen op FAR—27

1. Lightning protection (ref. JAR 27.610)

a. The rotorcraft must be protected against catastrophic effects from lightning.
b. For metallic components compliance with sub-paragraph (a) may be shown by:
   1°. electrically bonding the components properly to the air-frame or
   2°. designing the components so, that a strike will not en-danger the rotorcraft.
c. For non-metallic components compliance with sub-paragraph (a) may be shown by:
   1°. designing the components to minimize the effect of a strike or
   2°. incorporating acceptable means of diverting the resulting electrical current so as not to endanger the rotorcraft.

2. Powerplants

2.1 Unusable fuel (ref. JAR 27.959)

The unusable fuel supply for each tank must be established as not less than the quantity at which the first evidence of malfunction occurs under the most adverse fuel feed condition, occurring under any intended operations and flight manoeuvres, involving that tank.

2.2 Powerplants controls (ref. JAR 27.1141(d)(2))

For power-assisted valves, means must be provided to indicate to the flight crew when the valve:
(a) is in the fully open or fully closed position, or
(b) is moving between the fully open and fully closed position.

3. Equipment, systems and installations

3.1 Hand fire extinguishers

Hand fire extinguishers and their extinguishing agents must be of a type, approved by the Department of Civil Aviation. The operation of hand fire extinguishers must be straight forward and easy, whereby the design must allow one-hand aiming and triggering and intermittent operation.
The following extinguisher agents are approved:
- water with a suitable anti-freeze agent;
- carbon dioxide;
- bromotrifluoromethane (BF);
- bromochlorodifluoromethane (BCF).

  The type and quantities of agent(s) are to depend on the number of location of fire extinguishers on board and likely kind(s) of fire(s).

3.2 Ni-cad battery installations (ref. JAR 27.1353(g))

Nickel—cadmium battery installations, capable of being used to start an engine or auxiliary power unit, must have:
a. a system to control the charging rate of the battery automatically so as to prevent battery overheating, or
b. a battery temperature sensing and over temperature warning system with a means for disconnecting the battery from its charging source in the event of an over temperature condition, or
c. a battery failure sensing and warning system with a means for disconnecting the battery from its charging source in the event of battery failure.

BIJLAGE D

BIJZONDERE VOORSCHRIFTEN VOOR TYPE—HEFSCHROEFVLIEGTUIGEN IN DE CATEGORIE A OF B

Deel I

Afwijkingen van FAR—29

Afdeling A—General is niet van toepassing, terwijl de voorschriften van paragraaf 29—141 worden vervangen door de Directeur te stellen voorschriften.

Deel II

Engelstalige aanvullingen op FAR—29

1. Lightning protection

The airplane with its systems must be designed to prevent catastrophic effects of a lightning strike, or acceptable means must be incorporated to prevent catastrophic effects.

2. Powerplant

2.1 Fuel system

If in a multi-engined aircraft more than one engine can draw fuel from one tank, sufficient provisions must be incorporated to safeguard against a multi-engine failure due to fuel starvation.

2.2 Powerplant fire protection

Flammable fluid shut-off mean power operated valves must have means to indicate the flight crew, when the valve has reached the selected position.

2.3 Transmission

For gear boxes in the transmission system the following applies:

a. in case of loss of the lubricant, the pilot must get (a) clear indication(s) or warning(s) of this malfunction;
b. the flight manual must contain data on the remaining safe endurance of the flight after the appearance of these indication(s) or warning(s).

3. Equipment

3.1 Hand fire extinguishers

Hand fire extinguishers and their extinguishing agents must be

of a type, approved by the Department of Civil Aviation.
The following extinguisher agents are approved:
- water with a suitable anti-freeze agent,
- carbon dioxide,
- bromotrifluoromethane (BF),
- bromochlorodifluoromethane (BCF).

The type and quantities of agent(s) are to depend on the number of location of fire extinguishers on board and likely kind(s) of fire(s).

3.2 Electrical systems

3.2.1 Starter relays

Failure of the starter relay contacts to open on release of the cockpit starter switch may not result in overheating of electrical cables or the starter motor.

3.2.2 Ni-cad battery installations

Nickel—cadmium battery installations, capable of being used to start an aircraft engine or auxiliary power unit must comply with FAA AD nr 72-19-4 f(l) through f(3).

3.2.3 Electrical connections

Electrical connections must be such, that the risk to work loose through vibrations or through pulling forces in wiring as may, eventually unwillingly, be applied during inspection and maintenance or through movements or accelerations in flight, is minimal.

BIJLAGE E

BIJZONDERE VOORSCHRIFTEN VOOR

HEFSCHROEFVLIEGTUIGEN IN DE CATEGORIE N

Deel I

De paragrafen 27.1 (b) en 27.2 van Afdeling A-General zijn niet van toepassing.

Deel II

Engelstalige aanvullingen op FAR—27

1. Lightning protection (ref. JAR 27.610)

a. The rotorcraft must be protected against catastrophic effects from lightning.
b. For metallic components compliance with sub-paragraph (a) may be shown by:
   1°. electrically bonding the components properly to the airframe or
   2°. designing the components so, that a strike will not endanger the rotorcraft.
c. For non-metallic components compliance with sub-paragraph (a) may be shown by:
   1°. designing the components to minimize the effect of a strike or
   2°. incorporating acceptable means of diverting the resulting electrical current so as not to endanger the rotorcraft.

2. Powerplants

2.1 Unusable fuel (ref. JAR 27.959)

The unusable fuel supply for each tank must be established as not less than the quantity at which the first evidence of malfunction occurs under the most adverse fuel feed condition, occurring under any intended operations and flight manoeuvres, involving that tank.

2.2 Powerplants controls (ref. JAR 27.1141(d)(2))

For power-assisted valves, means must be provided to indicate to the flight crew when the valve:
(a) is in the fully open or fully closed position, or
(b) is moving between the fully open and fully closed position.

3. Equipment, systems and installations

3.1 Hand fire extinguishers

Hand fire extinguishers and their extinguishing agents must be of a type, approved by the Department of Civil Aviation. The operation of hand fire extinguishers must be straight forward and easy, whereby the design must allow one-hand aiming and triggering and intermittent operation.
The following extinguisher agents are approved:
- water with a suitable anti-freeze agent;
- carbon dioxide;
- bromotrifluoromethane (BF);
- bromochlorodifluoromethane (BCF).

The type and quantities of agent(s) are to depend on the number of location of fire extinguishers on board and likely kind(s) of fire(s).

3.2 Ni-cad battery installations (ref. JAR 27.1353(g))

Nickel-cadmium battery installations, capable of being used to start an engine or auxiliary power unit, must have:
a. a system to control the charging rate of the battery automatically so as to prevent battery overheating, or
b. a battery temperature sensing and over temperature warning system with a means for disconnecting the battery from its charging source in the event of an over temperature condition, or
c. a battery failure sensing and warning system with a means for disconnecting the battery from its charging source in the event of battery failure.

BIJLAGE F

VOORSCHRIFTEN VOOR

UITRUSTINGSSTUKKEN

Uitrustingsstukken moeten voldoen aan:

a. JAR-TSO, ofwel
b. FAR-21, afdeling O, ofwel
c. de door de Directeur vastgestelde voorschriften, die gelijkwaardig zijn dan de in de onderdelen a en b genoemde voorschriften.

Indien noch JAR—TSO noch FAR—21 toepasselijk is op een uitrustingsstuk, moet dat uitrustingsstuk voldoen aan:

a. de EUROCAE Minimum Operational Performance Standards, ofwel
b. de RTCA Minimum Operational Performance Standards, ofwel
c. de SAE specificaties.

BIJLAGE G

BIJZONDERE VOORSCHRIFTEN

VOOR LUCHTVAARTUIGEN IN DE CATEGORIE N

Vleugelvliegtuigen en hefschroefvliegtuigen van de categorie N, die worden gebruikt voor verkeersvluchten, moeten, naast de eisen in respectievelijk bijlage B en E, aan de navolgende eisen voldoen:

1. Aan boord van vleugelvliegtuigen en draagschroefvliegtuigen:
   a. moet een handbrandblusapparaat van een goedgekeurd type aanwezig zijn, dat direct voor gebruik bereikbaar is voor de bemanning en, indien in enig deel van de kajuit van het vliegtuig een begin van brand met dit apparaat niet doeltreffend kan worden bestreden, moet het vliegtuig tot dit doel zijn uitgerust met een tweede handbrandblusapparaat, dat direct voor gebruik bereikbaar is voor een passagier;
   b. moeten, indien de stuurhut niet is afgescheiden van de kajuit, voorzieningen zijn getroffen, waardoor onbevoegd ingrijpen van passagiers in de bediening van het vliegtuig in voldoende mate wordt voorkomen, en waarbij het gebruik door passagiers van de zitplaats van de tweede bestuurder slechts zijn toegestaan, indien alle uitsluitend voor het gebruik door de tweede bestuurder bestemde besturings- en motorbedieningsorganen zijn verwijderd of zodanig zijn afgedekt, dat bediening van deze organen niet mogelijk is.

2. Vleugelvliegtuigen en hefschroefvliegtuigen, die niet voldoen aan de respectievelijk in bijlage B en E genoemde eisen, moeten voorts ten minste voldoen aan de hieronder genoemde paragrafen van FAR-Parts:
   a. ten aanzien van prestaties van:
      vleugelvliegtuigen . . . . FAR-Part 23.45 tot en met 23.77;
      hefschroefvliegtuigen . . . FAR-Part 27.45 tot en met 27.79;
   b. ten aanzien van vliegeigenschappen van:
      vleugelvliegtuigen . . . . . FAR-Part 23.141 tot en met 23.221;
      draagschroefvliegtuigen . .FAR-Part 27.141 tot en met 27.175;
   c. ten aanzien van beveiliging bij noodlandingen FAR-Part 23.561, met dien verstande dat de in die paragraaf onder a voorgeschreven versnellingen mogen worden verminderd tot:
      - opwaarts 2 g,
      - voorwaarts 6 g en
      - zijwaarts 1,5 g;
   d. ten aanzien van de brandveiligheid van het interieur:
      vleugelvliegtuigen . . . . FAR-Part 23.853;
      hefschroefvliegtuigen . . . . .FAR-Part 27: par. 27.853.

3. Vliegtuigen die zijn voorzien of kunnen worden voorzien van 10 of meer passagierszitplaatsen, moeten voldoen aan de luchtwaardigheidseisen, vermeld in FAR-Part 135.169.

BIJLAGE H

VOORSCHRIFTEN VOOR SLEEPVLIEGTUIGEN

§ 1. Algemeen

Artikel 1

In deze bijlage wordt verstaan onder:

sleepkabel	: het geheel van onderdelen, dat de verbinding vormt tussen de sleephaak van het sleepvliegtuig en de vanglijn of de voorste ring van het sleepnet;
nominale sterkte van het breukstuk	: de maximale breuklast van het breukstuk;
effectief oppervlak van het sleepnet	: het oppervlak, in vierkante meters, van een normaalnet, dat een gelijke luchtweerstand heeft als het breukstuk;
normaalnet	: een sleepnet, op de lijnen waarvan letters zijn genaaid of op het nylondoek waarvan letters zijn geschilderd, en dat is voorzien van een normale voorbuis, dunne uithouders en een normaal fladderstuk;
CAS	: de gecalibreerde snelheid van een luchtvaartuig;
Vss	: de overtreksnelheid in CAS van het sleepvliegtuig in glijvlucht bij het maximale toegelaten gewicht voor het slepen in de sleepconfiguratie;
Vt	: de sleepsnelheid in CAS;
knoop	: een snelheid van 1,8532 km per uur.

Artikel 2

De voorschriften in de artikelen 3 tot en met 11 zijn van toepassing op vleugelvliegtuigen die zijn ingedeeld in de categorie N, waarvan het maximaal toegelaten totaalgewicht niet meer dan 2500 kg bedraagt, waarmee slechts één sleep tegelijkertijd wordt gesleept, en waarbij de sleephaak is bevestigd in het symmetrievlak van het vliegtuig aan of bij het achtereinde van de romp.

Artikel 3

In het vlieghandboek van een sleepvliegtuig worden ten minste worden vermeld:

a. het maximaal toegelaten startgewicht van het sleepvliegtuig bij het slepen;
b. de soort slepen die het sleepvliegtuig mag slepen;
c. het maximaal toegelaten effectief oppervlak van het sleepnet;
d. de voor het slepen benodigde uitrusting van het sleepvliegtuig en de voor het slepen toegelaten schroeftypen met vermelding van snelheid en diameter;
e. de nominale breuksterkte van het breukstuk;
f. de bijzondere handelingen of aanwijzingen, die nodig zijn voor een veilige uitvoering van het oppikken of afwerpen van sleepnetten;

g. het maximaal toegelaten aantal inzittenden van het sleepvliegtuig bij het slepen.

§ 2. Veiligheidsvoorschriften

Artikel 4

1. Het sleepvliegtuig is voorzien van een ontkoppelbare sleephaak van een door of vanwege de Directeur goedgekeurd type aan of bij het achtereinde van de romp. De bij het slepen optredende krachten worden goed naar de hoofdconstructie van de romp doorgeleid.

2. De sleephaak is zodanig aangebracht, dat:

a. de sleepkabel na het ontkoppelen niet verward kan raken met enig deel van het sleepvliegtuig, en
b. een aan de sleephaak bevestigde sleepkabel, zonder met enig deel van het sleepvliegtuig in aanraking te komen, kan bewegen over:
   1°. een hoek van 30° boven of beneden het horizontale vlak, en
   2°. een hoek van 15° links of rechts van het (verticale) symmetrievlak van het sleepvliegtuig

waarbij het horizontale vlak is het vlak dat voor de sleephaak evenwijdig aan de langsas en de dwarsas van het vliegtuig kan worden gedacht.

3. Met inachtneming van de in het zesde lid genoemde veiligheidsfactoren bezitten de sleephaak en de bevestiging hiervan aan het sleepvliegtuig voldoende sterkte om veilig een trekkracht te kunnen opnemen, die ten minste gelijk is aan de nominale sterkte van het breukstuk. De werklijn van deze kracht beweegt daarbij binnen de in het vorige lid aangegeven grenzen.

4. De sleephaak kan binnen de in het tweede lid aangegeven grenzen worden geopend bij elke op de sleephaak uitgeoefende kracht tot de nominale sterkte van het breukstuk. Het ontkoppelmechanisme van de sleephaak mag niet door externe factoren, gras, enz. kunnen worden geblokkeerd, terwijl de kans op openen van de sleephaak door invloeden van buitenaf zo gering mogelijk is.

5. Ten aanzien van de bedieningsinrichting van het ontkoppelmechanisme geldt het volgende:

a. de bedieningshandgreep of -knop wordt, ook bij het dragen van handschoenen, gemakkelijk en snel door de bestuurder bereikt en met de in onderdeel d genoemde trekkracht bediend kunnen worden, zonder dat gevaar bestaat voor onopzettelijke bediening van een andere bedieningsinrichting;
b. de bedieningsinrichting is zodanig ontworpen, dat de bestuurder voor ontkoppeling van de sleephaak aan de bedieningshandgreep of -knop een kracht van ten minste 5 kg en ten hoogste 15 kg uitoefent bij elke door de sleepkabel op de sleephaak uitgeoefende kracht binnen de in het tweede en derde lid aangegeven grenzen, waarbij de slag van de hand aan de bedieningshandgreep of -knop ten minste 5 cm moet en ten hoogste 20 cm mag bedragen;
c. de bedieningshandgreep of -knop is zodanig geplaatst, dat de kans op onopzettelijk ontkoppelen zo gering mogelijk is, terwijl de bedieningsinrichting zodanig is uitgevoerd, dat twee onafhankelijke handelingen nodig zijn voor het ontkoppelen van de sleephaak;
d. met inachtneming van de in het zesde lid genoemde veiligheidsfactoren bezit de bedieningsinrichting van het ontkoppelmechanisme voldoende sterkte om een trekkracht aan de bedieningshandgreep of knop van 30 kg veilig op te nemen met dien verstande dat deze trekkracht wordt verondersteld tot onder een hoek van 30° te kunnen werken met het vlak waarin de bedieningshandgreep of -knop beweegbaar is en de bedieningsinrichting voldoende stijfheid bezit om het optreden van

ontoelaatbare rek en het veelvuldig nastellen onder invloed van bovengenoemde kracht te voorkomen;

e. de bedieningshandgreep of -knop is duidelijk herkenbaar, hetzij door de uitvoering, hetzij door een opschrift.

6. De in het derde en vijfde lid bedoelde veiligheidsfactoren zijn voor breuk 1,5 en voor blijvende vervorming 1,15.

Artikel 5

1. Een sleepvliegtuig waarbij het uitwerpen van de dreg vanuit de stuurhut bezwaren oplevert, is voorzien van een ontkoppelbare dreghaak, bestemd voor het ophangen van de dreg.

2. De dreghaak is zodanig aangebracht, dat tijdens de start en na het ontkoppelen van de dreg, de sleepkabel niet verward kan raken met enig deel van het sleepvliegtuig.

3. De bedieningshandgreep of -knop van de dreghaak is onder meer door opschrift, vorm, kleur en plaats zodanig te onderscheiden van andere bedieningsorganen, in het bijzonder die van de sleephaak, dat vergissing wordt voorkomen.

Artikel 6

De motoren van sleepvliegtuigen zijn uitgerust met een cylinderkopthermometer.

Artikel 7

Als maximaal toegelaten startgewicht voor het sleepvliegtuig wordt aangehouden het leeggewicht van het sleepvliegtuig met een bestuurder van 90 kg en volle standaardbrandstoftanks.

Artikel 8

De bestuurder moet de sleep gemakkelijk kunnen waarnemen. Indien hiervoor een achteruitkijkspiegel is aangebracht, biedt deze een voldoende zichtveld, is trillingsvrij opgesteld, belet het uitzicht naar voren niet en levert geen gevaar voor de inzittenden op.

Artikel 9

Het sleepvliegtuig bezit tijdens het slepen bij alle toelaatbare toestanden, wat betreft snelheid, gewicht en zwaartepuntsligging, voldoende stabiliteit en bestuurbaarheid, zowel tijdens de start als in de vlucht. Bochten met een dwarshelling van 15° kunnen zonder moeite worden uitgevoerd.

Artikel 10

1. Behalve ingeval de sleep tijdens de vlucht van de grond wordt opgepikt, of ingeval de sleepkabel langer is dan 500 meter, wordt de afstand vanaf het punt waar het sleepvliegtuig met aangekoppelde sleep in beweging komt, tot het punt waar een snelheid wordt bereikt die 10 knopen hoger is dan Vss, bepaald onder de navolgende omstandigheden:

a. de voorgeschreven gebruiksgrenzen van de motoren worden niet overschreden, en

b. het sleepvliegtuig bevindt zich in de voor de start meest ongunstige toestand, wat betreft gewicht en zwaartepuntsligging.

2. De start en het oppikken tijdens de vlucht worden onder normale omstandigheden zonder bijzondere bekwaamheid van de bestuurder van het sleepvliegtuig uitgevoerd.

Artikel 11

1. Voor sleepvliegtuigen waarvan Vss groter is dan 50 knopen, bedraagt de stijgsnelheid tijdens het slepen ten minste 1,5 m/sec, indien gesleept wordt met een snelheid die ten minste 15 knopen groter is dan Vss.

2. De stijgprestaties worden bepaald onder de navolgende omstandigheden:

a. bij standaard atmosfeer op zeeniveau;
b. met een zodanig motorvermogen, dat het maximum duurvermogen en overige gebruiksgrenzen van de motor niet overschreden worden;
c. met de zwaartepuntsligging op de meest ongunstige plaats binnen de toegelaten grenzen.

BIJLAGE I

MODELBEWIJS VAN ERKENNING
VAN ONDERHOUDSBEDRIJVEN

Ministry of Transport and Communication
Department of Civil Aviation

APPENDIX TO THE CERTIFICATE OF RECOGNITION NO.:

Amendment no.:	Aruba,
Effective date : Supersedes appendix dated:	For the Director of Civil Aviation

Ministry of Transport and Communication
Department of Civil Aviation

CERTIFICATE OF RECOGNITION

<table>
<tr><td>Name of holder:</td><td>Address of holder:</td></tr>
<tr><td colspan="2">Location(s):</td></tr>
<tr><td colspan="2">It is hereby certified that, in accordance with article 41, paragraph 1, of the Regeling Luchtwaardigheid (AB 1995 no. 71), the holder identified above has been approved for performing the following activities:</td></tr>
<tr><td colspan="2">The holder is authorized to issue certificates of approval during the period of validity of this approval.</td></tr>
<tr><td>This approval is valid:
Certificate no.:
Appendix dated:</td><td>Date of first issue:
Aruba,
The Director of Civil Aviation</td></tr>
</table>

Bijlage J

MODEL BEWIJS VAN BEVOEGDHEID GWK

II.

III. No.: Date of first issue:

IV. Surname:

Given names:

V. Address:

VI. Nationality:

Place of birth:

Date of birth:

VII. Signature of holder:

2

IX. Licence valid until:

XII. Ratings

for decoding see page 5 and 6

Type ratings:

X. Aruba,

XI. For Director of Civil Aviation

3

XIII. Remarks:

VAD 52601

4

DECODING OF RATINGS

Aeroplanes having a maximum certified take-off mass exceeding that mentioned hereby have to be mentioned on page 3, under type ratings.

AB1Z	Category 1Z aircraft and engines installed in Category 1Z aircraft.
AB1T	Category 1T aircraft and engines installed in Category 1T aircraft.
AB2Z	Category 2Z aircraft and engines installed in Category 2Z aircraft.
AB2T	Category 2T aircraft and engines installed in Category 2T aircraft.
AB3Z	Category 3Z aircraft and engines installed in Category 3Z aircraft.
AB3T	Category 3T aircraft and engines installed in Category 3T aircraft.
CEF	Instruments without auxiliary electronic equipment, airconditioning and electrical installations installed in Category 1, 2 and 3 aircraft.
DG	Automatic flightguidance systems and communication-, navigation- and identification installations installed in Category 1, 2 and 3 aircraft.

5

DECODING OF RATINGS (cont.)

AIRCRAFT CATEGORIES

Cat. 1Z/T	Aeroplanes with one piston/turbine engine without a pressurized cabin.
Cat. 2Z/T	Aeroplanes with a maximum take-off weight not exceeding 5700 kg with more than one piston/turbine engine and/or a pressurized cabin. All turbine aeroplanes have to be mentioned separately on page 3, under type ratings.
Cat. 3Z/T	Helicopters with a maximum take-off weight not exceeding 2700 kg with one or more piston/turbine engines.

If this licence is an aircraft maintenance engineer's licence, it has been issued in accordance with the provisions of Annex 1 to the Convention on International Civil Aviation signed at Chicago on 7th December 1944 and the Air Navigation Act of Aruba.

6

KINGDOM OF THE NETHERLANDS

MINISTRY OF TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

DEPARTMENT OF CIVIL AVIATION
ARUBA

PERSONNEL LICENCE

AIRCRAFT MAINTENANCE ENGINEER

Bijlage L

MODEL VAN HET BEWIJS VAN OVEREENSTEMMING
(CERTIFICATE OF CONFORMITY)

No.	**ARUBA** **DEPARTMENT OF CIVIL AVIATION** **Ministry of Transport and Communication**	This certificate must be in the aircraft when operated
	CERTIFICATE OF CONFORMITY	
1. Nationality and Registration Mark	2. Manufacturer and Manufacturer's Designation of Aircraft	3. Aircraft Serial No.
4. Categories	Class (afbeelding van het wapen van de Directie Luchtvaart)	
5. This Certificate of Airworthiness is issued pursuant to the Convention on International Civil Aviation of 7 December 1944, and the regulations given by or by the virtue of the Aviation Act of Aruba, in respect of the abovementioned aircraft which is considered to be airworthy when maintained and operated in accordance with the foregoing and the pertinent approved Flight Manual.		
Date of issue Expiry date	The Director of Civil Aviation Signature	

Bijlage M

MODEL VAN HET EXPORT VAN LUCHTWAARDIGHEID
(EXPORT CERTIFICATE OF AIRWORTHINESS)

No.______

Government of Aruba
Department of Civil Aviation
Export Certificate of Airworthiness

This certificates that

The product identified below has been examined and as of the date of this certificate, is considered airworthy in accordance with the Aviation Act of Aruba.

This certificate in no way attests to compliance with any agreement or contracts between the vendor and purchaser, nor does it constitute authority to operate an aircraft.

(afbeelding van het wapen van de Directie Luchtvaart)

Product:

Manufacturer:

Model:

Serial No.:

New: ☐ *Newly Overhauled:*

Used Aircraft:

Country to which exported: ☐

Remarks: ☐

Exceptions:

Aruba, The Director of Civil Aviation

____